

Deutsche Seeschifffahrt

Juli/August 2016

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de



14 | STANDORT

Trend: Warum wieder mehr Schiffe unter deutsche Flagge kommen



24 | PORTRÄT

MST: Wie man in der Oberpfalz erfolgreich eine Reederei betreibt



32 | INTERVIEW

Martin Stopford: Warum die Digitalisierung die Schifffahrt voranbringt



36 | CHEMIKALIENTANKER

Besondere Expertise für gefährliche Ladung

ANZEIGE



Foto: Joerg Schwalfenberg



Rückenwind nutzen, Flagge zeigen!

••• Mit heftigem Gegenwind kämpfen die meisten Reedereien in Deutschland bereits seit Jahren. Nicht auskömmliche Fracht- und Charraten, verschärfter Wettbewerbsdruck aus dem arabischen Raum und Fernost, zusätzliche Investitionen in teure Umwelt- und Klimatechnik: Die Branche fährt durch schwere See.

In dieser Gemengelage müssen Reeder so stark an der Kostenschraube drehen, wie sie können. Bittererweise ging dies in den letzten zwei Jahren auch zulasten der deutschen Seeleute, an denen die Reeder trotz Krise zuvor lange festgehalten hatten. Die Ausbildung an Bord sichern die Reeder über die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland – insgesamt fließen jährlich alleine 30 Millionen Euro aus den Reedereien in die solidarische Nachwuchsförderung. Aber die hohen Lohnnebenkosten und starre Beschäftigungsvorgaben unter der deutschen Flagge führten dazu, dass in den vergangenen zwei Jahren rund zehn Prozent der deutschen Seeleute ihren Arbeitsplatz verloren haben.

Der Wind musste sich drehen. Das haben Politikerinnen und Politiker in Bundestag, Bundesregierung und Bundesrat erkannt – und gehandelt. Zwei wichtige Maßnahmen – der volle Lohnsteuereinbehalt und die flexiblere Schiffsbesetzungsverordnung – sind jetzt in Kraft gesetzt. Die Förderung schließt an das europäische Niveau an, das unsere Nachbarn schon lange nutzen. Dafür hat die Politik teilweise scharfen

Gegenwind bekommen, auch aus den eigenen Reihen. Aber die Entscheidungen waren richtig und notwendig, um dem Abwärtstrend der deutschen Flagge – und damit der Beschäftigung deutscher Seeleute – etwas Wirkungsvolles entgegenzusetzen.

Nun besteht tatsächlich die Chance, das Schifffahrts- und Ingenieurwissen der Seeleute nicht nur auf den Schiffen sondern auch für die vielen Wirtschaftszweige, Forschungsinstitute und Verwaltungen an Land zu erhalten – und damit den maritimen Standort Deutschland in schwierigen Zeiten zu stärken. Die Politik ist in Vorleistung gegangen. Der Rückenwind für die deutsche Flagge ist deutlich spürbar. Jetzt ist es an den Reedern, die Segel entsprechend zu setzen und ihren Beitrag zu leisten. Mehrere Reedereien haben bereits kraftvolle Zeichen gesetzt und unmittelbar mit Inkrafttreten der ersten Maßnahmen Schiffe zurück unter die deutsche Flagge gebracht (siehe S. 14). Wir müssen jetzt weitermachen. Für die einheimischen Seeleute und für den Standort.

Ihr

Alfred Hartmann
Präsident, Verband Deutscher Reeder

Inhalt



14



16



24



28



MARITIME WIRTSCHAFT

- 10 MELDUNGEN**
Neues aus den Unternehmen
- 14 STANDORT**
Reeder setzen verstärkt auf die deutsche Flagge
- 16 SCHIFFFAHRTSPOLITIK**
Politische Unterstützung für LNG
• Kommentar von Ralf Nagel
- 18 VERANTWORTUNG**
Hamburg Süd arbeitet nachhaltig
- 22 JUBILÄUM**
120. VDR-Inspektorenseminar in Münden
- 24 REEDERPORTRÄT**
MST: Seeschifffahrt aus der Oberpfalz
- 28 SEENOTRETTUNG**
Besuch beim MRCC in Rom

MARITIME LOGISTIK

- 30 MELDUNGEN**
Neues aus den Häfen
- 32 INTERVIEW**
Branchenexperte Martin Stopford über neue Chancen durch Digitalisierung
- 35 INNOVATIONEN**
Schiffsinspektion per Drohne und andere Ideen von DNVGL
- 36 CHEMIKALIENTANKER**
„Caroline Essberger“: besondere Expertise für gefährliche Ladung
- 46 FLÜSSIGERDAS**
Auch in Asien lotet die Schifffahrt die Möglichkeiten von LNG aus



MARITIMES LEBEN

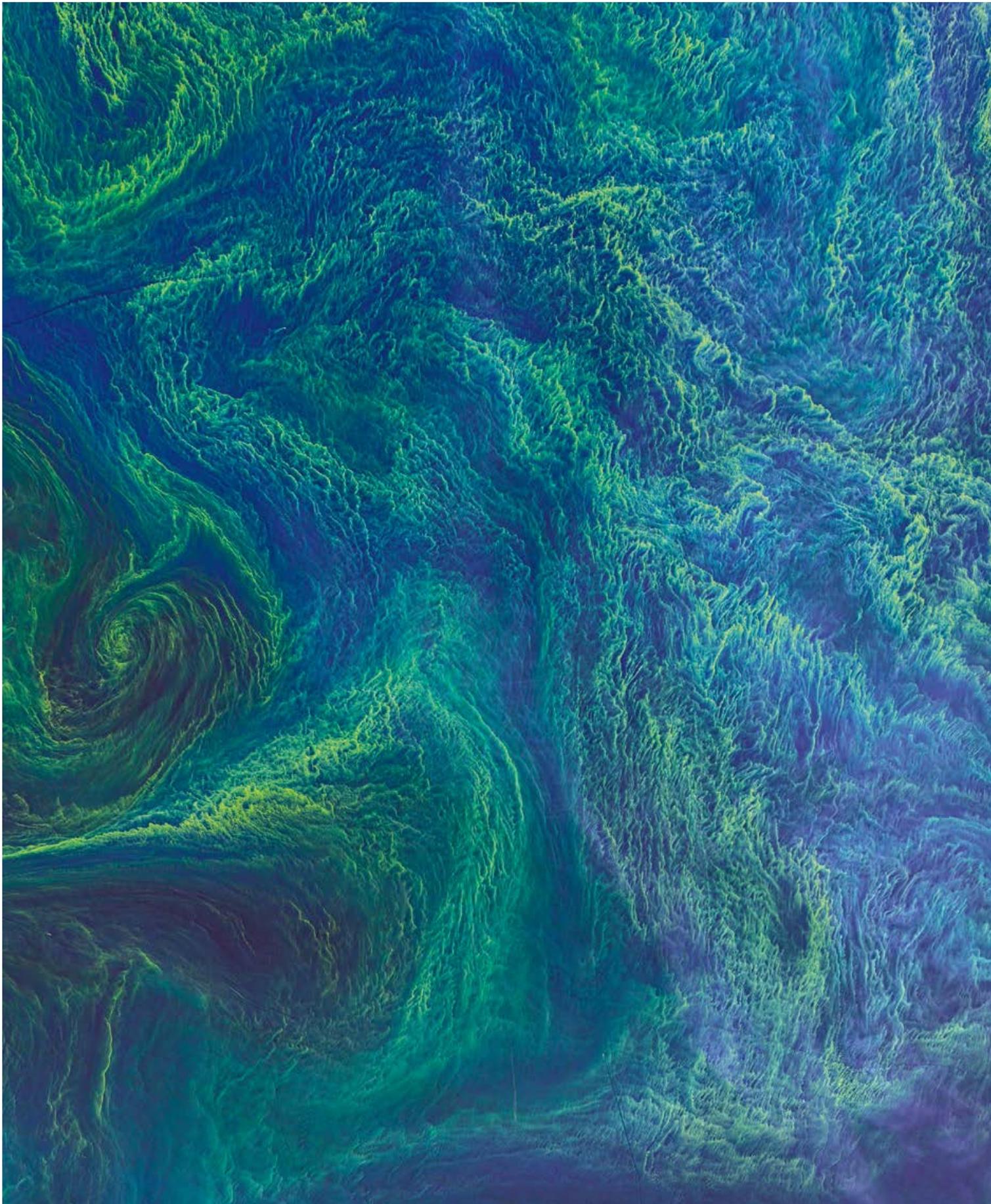
- 54 MELDUNGEN**
Neues aus Umwelt und Kultur
- 58 TEPPICHTRANSPORT**
Feine Ware – per Container sicher und trocken in die Speicherstadt
- 60 TRADITION**
Von Klabautermännern und schwarzen Katzen: Aberglaube an Bord
- 62 WISSENSCHAFT**
Briese-Preis für Meeresforschung für herausragende Doktorarbeit
- 64 MARITIME MUSEEN**
Reise in die Zeit der Hanse: das Europäische Hansemuseum in Lübeck
- 66 PORTRÄT**
Der Retter der „Hafendockter“

PORTFOLIO

- 51 BÖRSE IM BLICKPUNKT**
Was die Kurse bewegt
- 52 FINANZEN**
Indizes und Meldungen

RUBRIKEN

- 6 LUFTBILD** Blick aus dem All
- 8 PROFILE** Personalien aus der maritimen Wirtschaft
- 50 NEUE SCHIFFE** Daten und Fakten
- 67 KEHRWIEDER** Vor 50 Jahren
- 68 PUBLIKATIONEN** Neue Bücher
- 70 KALENDER** Treffpunkte der maritimen Welt
- 70 IMPRESSUM** Herausgeber und Redaktion





Kunstwerk der Natur: Ungeliebte Blüten

••• Eindrucksvoll vermischen sich die Blau-, Grün- und Türkistöne und formen sich zu imposanten Farbwirbeln. Nein, was wir hier sehen, ist kein Bild des französischen Impressionisten Claude Monet. Es ist eine Satellitenaufnahme der Ostsee.

Jedes Jahr zur Sommerzeit, wenn Tausende Urlauber an die Ostseestrände pilgern, tummeln sich bereits riesige Algenblüten im Wasser. Insbesondere Cyanobakterien treiben dann ihr Unwesen. Bei

hoher Sonneneinstrahlung und gleichzeitiger Erwärmung des Oberflächenwassers haben sie gute Chancen, sich explosionsartig zu vermehren – insbesondere, wenn andere Phytoplankter im Wasser gelöste Nährstoffe weitgehend aufgebraucht haben. Begünstigt wird das Wachstum durch Überdüngung in der Landwirtschaft. Die so in die Ostsee gelangten Phosphate sind die Leibspeise der Bakterien. Sie verkleben zu dicken Algenteppichen und verwandeln das Wasser in ein blau-grünes Farbenmeer.

Was von oben malerisch anmutet, ist für Ostsee-Badegäste alles andere als ein idyllischer Badespaß. Von den Tausenden verschiedenen Cyanobakterien produzieren immerhin 40 Arten Giftstoffe. Innerhalb dieser Geflechte kann sich das von ihnen produzierte Gift so stark anreichern, dass es gesundheitsschädliche Konzentrationen erreicht. Wenn diese Algentepiche dann auf die Küste zutreiben, müssen unter Umständen ganze Badestrände gesperrt werden.

Der ohnehin geringe Verschmutzungsbeitrag der Schifffahrt sinkt derweil weiter: Künftig werden die Regeln, welche Abwasser überhaupt von Schiffen in die Ostsee abgegeben werden dürfen, noch einmal verschärft. |•••

Foto: NASA

| PROFILE |



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11

ICS

1 Esben Poulsson ist der neue Vorsitzende des Weltreederverbands International Chamber of Shipping (ICS). Poulsson, der eine Container-Reederei in Singapur leitet, tritt die Nachfolge von Masamichi Moorooka an. Der Japaner hatte sich nach vier Jahren im Amt zum Rücktritt entschlossen.

HHLA

Erstmals wurde eine Frau an die Spitze von Deutschlands größtem Hafenkonzern berufen: **2 Angela Titzrath** wird neue HHLA-Vorstandschefin. Sie bringt viel Managementenerfahrung mit: Die 49-Jährige war Personalchefin bei der Deutschen Post und zuvor lange Zeit

für Daimler tätig. Anfang 2017 tritt sie ihr neues Amt an.

CLASSNK

Positionswechsel: Der bisherige Executive Vice President der Klassifikationsgesellschaft ClassNK, **3 Koichi Fujiwara**, folgte Noboru Ueda als Chairman und Präsident nach. Junichiro Iida stieg zum Managing Director auf, Tetsushi Agata wurde Executive Auditor.

LLOYD FONDS

Neue Aufgaben für **4 Klaus M. Pinter**. Er wird ab sofort bei der Lloyd Fonds AG die Aktivitäten im Schiffsbereich verantworten und mit neuen Projekten ausbauen. Von 2006 bis 2015 war der 41-Jährige in verschiedenen leitenden

Positionen bei der Commerzbank tätig.

HSH

5 Ulrike Helfer ist in den Vorstand der hsh portfoliomanagement AöR berufen worden. Die Bankerin wird künftig für die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein die von der HSH Nordbank übernommenen Schiffskredite verwalten. Die 56-Jährige war lange Jahre in verschiedenen Funktionen für DVB Bank tätig – u.a., als Niederlassungsleiterin in Athen.

EU-PARLAMENT

Auftrag vom europäischen Parlament: Der sozialdemokratische Abgeordnete **6 Knut Fleckenstein** soll mit der Europäischen Kommission und den Mitglieds-

staaten über den genehmigten Text des „Port Package“ verhandeln. Dabei geht es um den Marktzugang zu Hafendienstleistungen und finanzielle Transparenz von Häfen.

NATO

Wechsel an der Spitze: **7 Konteradmiral Kay-Achim Schönbach** übernimmt von Jörg Klein das Kommando über den Ständigen Einsatzverband 2 der NATO. Flaggschiff ist die Fregatte „Karlsruhe“.

UNI HAMBURG

8 Prof. Qing Liu übernimmt die Stiftungsprofessur „Maritime Economics“ an der Fakultät für Betriebswirtschaft an der Uni Hamburg. Zuletzt hatte Liu an der Marshall Univer-

sity in West Virginia im „Center for Business and Economic Research“ gelehrt. Ihre Forschungsschwerpunkte sind maritime Wirtschaft, Warenverkehr und Warenströme.

GEOMAR

Premiere für das GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung: **9 Prof. Ulf Riebesell** konnte erstmals eine der renommierten Förderungen des Europäischen Forschungsrates nach Kiel holen. Riebesell wurde für sein innovatives Projekt zu Chancen und Risiken eines forcierten Tiefenwasserauftriebs ausgezeichnet.

CIESM

Adeliger Gewinner: **10 Fürst Albert II. von Monaco** ist in seiner

Funktion als Präsident der Organisation CIESM (Commission Internationale pour l'Exploration Scientifique de la Méditerranée) mit dem Deutschen Meerespreis 2016 geehrt worden. Die Auszeichnung wird jährlich vom GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel und der Deutschen Bank verliehen.

HS EMDEN/LEER

Grund zum Feiern: **11 Die 37 Bachelorabsolventen** des Fachbereichs Seefahrt an der Hochschule Emden/Leer haben ihr Abschlusszeugnis erhalten. Dabei handelt es sich um 14 Nautiker und 23 Absolventen des Studiengangs Schiffs- und Reedereimanagement.

ANZEIGE



Foto: AIDA Cruises

Statement. Auch der AIDA-Kapitän und der langjährige AIDA-Cruises-Präsident Michael Ungerer (rechts) zeigen ihre Begeisterung mit einem Lächeln.

Erfolgsgeschichte: AIDA Cruises wird 20

••• AIDA Cruises feiert Geburtstag: Vor 20 Jahre wurde das erste Schiff der AIDA-Flotte, die „AIDAcara“, in Rostock getauft. Die mittlerweile elf Schiffe werden nach höchsten Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsstandards betrieben. AIDA Cruises ist eines der wachstumsstärksten touristischen Unternehmen in Deutsch-

land, für das rund 8.000 Mitarbeiter aus 40 Nationen tätig sind.

Diese Vielfalt prägt die Reederei. Deshalb hat sie auch 2016 ein Zeichen gegen Rechtsextremismus gesetzt und die Demokratie-Initiative „WIR. Erfolg braucht Vielfalt“ des Landes Mecklenburg-Vorpommern unterstützt. www.20JahreAIDA.de

Hafenstaatkontrolle: Schweden Top-Flagge, DNVGL Top-Klasse

••• Die Paris MoU hat ihre aktuelle Performance-Liste zu Vorfällen bei der Hafenstaatkontrolle veröffentlicht. Die neue Übersicht enthält 43 Flaggen auf der sogenannten White List, 19 auf der Grey List und 11 auf der Black List. Die deutschen Reeder setzen auf die Qualitätsflaggen der weißen Liste. Top-Flaggenstaaten waren zuletzt demnach Schweden, Großbritannien, Frankreich, Dänemark und Norwegen. In die weiße Liste aufgestiegen sind Portugal (Platz 34) und Spanien (41), Deutschland rangiert an 15. Stelle. Schlusslicht der Black List ist Tansania auf Platz 73 („Hohes Risiko“). Unter den Klassen schnitt DNVGL am besten ab, der „Performance-Level“ der großen Wettbewerber (ABS, LR, Class NK, RINA, BV, KRS, RMRS) ist aber ebenfalls hoch. www.parismou.org



Foto: Alex TRUZIN - Fotolia

Primus. Die schwedische Flagge verzeichnete keine Festhaltungen.



VDR: Auszeichnung aus Manila

••• Der Verband Deutscher Reeder ist von der „Philippine Overseas Employment Association“ (POEA) ausgezeichnet worden. Arbeitsministerin Rosalina Dimapilis Baldoz würdigte damit die „unschätzbare Unterstützung dabei, Beschäftigung zu schaffen und faire Jobs in der Schifffahrt zu fördern“.

www.poea.gov.ph

Lob. Der VDR habe sich um das Wohlergehen und den Schutz der philippinischen Seeleute verdient gemacht.



Foto: Hamburg Süd

Wachstum. Hamburg Süd steht aktuell auf Platz 7 der weltweiten Containerlinien.

Hamburg Süd wächst in die Top-Ten

••• In einem schwierigen Umfeld hat die Hamburg Süd-Gruppe ihren Gesamtumsatz 2015 um 16,8 Prozent auf 6,06 Mrd. Euro steigern können. Wesentliche Treiber: die erfolgreiche Integration der Containeraktivitäten der chilenischen Reederei CCNI und der Eintritt in die Ost-West-Verkehre. Das Transportvolumen im Liniengeschäft stieg um 21,5 Prozent auf 4,101 Mio. TEU. Trotz der

Schwäche der südamerikanischen Volkswirtschaften konnte damit der geplante Mengenzuwachs erreicht werden. Mit einer Flottenkapazität von 625.000 TEU (+16 Prozent) gelang der Hamburg Süd-Gruppe erstmals der Sprung in die Gruppe der weltweit zehn größten Containerreedereien. Der Ergebnisdruck bleibe aber hoch.

www.hamburg-sud.com

Öko-Fähre. Die „Stena Germanica“ hat schon diverse Preise eingeehmt.



Stena Line fährt weiter auf nachhaltigem Kurs

••• Die Fährreederei Stena Line übertrifft die eigenen Ziele in der Reduktion von Schwefel- und CO₂-Emissionen. Das weist der aktuelle Nachhaltigkeitsbericht aus. Mit den Ergebnissen manifestiert das Unternehmen seine Strategie, die Emissionen signifikant zu verringern. Bis 2030 plant Stena Line eine CO₂-Reduktion von 35 Prozent pro Seemeile.

Seit Januar 2015 unterliegen Reedereien in ECA-Regionen neuen gesetzlichen Regulierungen. Diese erlauben ausschließlich Treibstoffe mit einem Schwefelanteil von 0,1 Prozent. Für die 34 Schiffe von Stena Line, von denen 24 auf Routen in SECA-Regionen fahren, liegt die Reduktion bei 53 Prozent.

„Nachhaltigkeit hat für Stena Line strategische Priorität. Wir richten unseren ganzen Fokus auf die Entwicklung nachhaltiger Treibstoffalternativen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Bei dieser wichtigsten Herausforderung für die gesamte Branche wollen wir mit unseren Fortschritten ein deutliches Zeichen setzen“, sagt Carl-Johan Hagman, CEO von Stena Line. „Intern haben wir daher mehrere Initiativen angestoßen, um alternative Treibstoffe zu entwickeln. Unser Methanol-Projekt auf der ‚Stena Germanica‘ ist ein Beispiel dafür. Wir prüfen aber auch batteriebetriebene Schiffe, die für unsere Industrie zu einer interessanten Option geworden sind.“

Für die „Stena Germanica“ erhielt die schwedische Reederei nun erneut zwei Auszeichnungen. Auf der „European Marine Engineering Conference“ gab es den Titel „Ship of the Year“. Außerdem nahm Stena Line den „Eco Award“ der „Ferry Shipping Conference“ entgegen. Die „Germanica“ ist die weltweit erste mit Methanol angetriebene Passagierfähre. Dafür bekam die Reederei bereits den schwedischen „Outstanding Green Initiative Award“ sowie den britischen „Innovation Award 2015“. Unterdessen hat das Unternehmen in China vier hocheffiziente RoPax-Fähren geordert, die mit LNG betrieben werden können. Die Ablieferung ist für 2019 und 2020 geplant.

www.stenaline.de



Fusion so gut wie perfekt: Hapag-Lloyd steigt zur weltweiten Nummer 5 auf

Der geplante Zusammenschluss zwischen Deutschlands größter Containerreederei Hapag-Lloyd und dem arabischen Konkurrenten United Arab Shipping Company (UASC) ist Ende Juni einen großen Schritt vorangekommen. Beide Unternehmen haben sich auf einen Fusionsvertrag geeinigt, hieß es aus der

Hamburger Hapag-Lloyd-Zentrale. Durch den Zusammenschluss mit UASC – der weltweiten Nummer elf – würde Hapag-Lloyd den Rivalen Evergreen Line überholen und einen Rang auf Platz fünf in der Weltrangliste vorrücken.

Sämtliche Aktien der UASC sollen in Hapag-Lloyd eingebracht werden, wie die

Hamburger erklärten. Der Aufsichtsrat habe der Transaktion unter dem Vorbehalt zugestimmt, dass die Ankeraktionäre die in der Vereinbarung vorgesehenen Verpflichtungen übernehmen. Die Aktien des Hamburger Konzerns stiegen nach der Ankündigung um zehn Prozent. Als Formsache gilt, dass die UASC-Aktionäre auf einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung in Dubai der Fusion zustimmen.

Hapag-Lloyd verhandelt seit Frühjahr mit UASC. Nach vorläufiger Bewertung würden die Hamburger 72 Prozent der Anteile erhalten, 28 Prozent gingen an die Araber. Bei UASC haben mehrere arabische Emirate ihr Schiffahrtsgeschäft gebündelt. Neben der schier großen Größe des gemeinsamen Unternehmens werten Experten die Mitgift der Araber als Vorteil: moderne Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von 18.800 TEU, wie sie die Hamburger bisher nicht in ihrer Flotte haben. Sobald die Verträge unterzeichnet sind, müssen die Kartellbehörden der Fusion noch zustimmen.

www.hlag.com

Bündnis. Mit fünf asiatischen Partnern hat Hapag-Lloyd kürzlich „THE Alliance“ gegründet – sie deckt alle Ost-West-Fahrtgebiete ab.



Foto: Hapag-Lloyd AG



Foto VDR

Projekt. Schülerbesuch bei der Reederei Bugsier.

VDR-Partner prämiert

Das Maritime Zentrum Elbinseln, das mit dem Verband Deutscher Reeder kooperiert, gehört zu den 100 Preisträgern des Wettbewerbs „Ausgezeichnete Orte im Land der Ideen“ 2016. Die Jury würdigt zukunftsweisende Ideen, die Potenziale von Nachbarschaft im Sinne von Gemeinschaft, Kooperation und Vernetzung nutzen und so einen gesellschaftlichen Mehrwert zur Lösung von gegenwärtigen oder künftigen Herausforderungen schaffen.

www.maritimes-zentrum-elbinseln.de

Containerschiffe der Schulte Group setzen Maßstäbe

RightShip, eine auf nachhaltige Schiffahrt spezialisierte Unternehmensberatung, hat die „Carl Schulte“ mit „A+“ für den Ausstoß von Treibhausgasen bewertet. Innerhalb eines Pools von 76.000 Schiffen wurde der 5.400-TEU-Frachter mit einem „Fünf-Sterne-Siegel“ für besonders nachhaltigen Betrieb ausgezeichnet und in die Liste der „Top-20-Schiffe“ weltweit aufgenommen.

Ebenso wie seine Schwestern „Christa Schulte“ und „Clemens Schulte“ ist das 2014 gebaute Schiff mit neuen umwelt- und ressourcenschonenden Techniken ausgerüstet.

www.bs-shipmanagement.com



Foto BSM

Vorbild. Die „Carl Schulte“ und ihre Schwestern verfügen über einen „Green Passport“ von DNVGL.

ICS: globale Regeln

••• Der neue Chairman der Weltreedereiorganisation ICS, Esben Poulssen, hat vor „Vorschriften-Chaos“ gewarnt. Das drohe, wenn die die EU-Kommission Alleingänge beim Thema Emissions-Reduktion in der Schifffahrt unternimmt. Die internationale Schifffahrt sei zwingend auf ein weltweit verbindliches Regelwerk angewiesen und verträge keine regionalen Sondervorschriften.

www.ics-shipping.org



Foto: Jappes

Meinungsaustausch.
Kamenu Vella (links) und Alfred Hartmann.

Präsident trifft Kommissar

••• VDR-Präsident Alfred Hartmann hat den EU-Kommissar für Umwelt, Meerespolitik und Fischerei, Kamenu Vella, im Maritimen Kompetenzzentrum in Leer begrüßt. Vella lobte die Anstrengungen, die Schifffahrt weiter zu „vergrünen“ und ein Bewusstsein für Belange der Meeresumwelt zu schaffen. Hartmann betonte die Bedeutung weltweiter Regelungen für die global agierende Branche. Vella sprach sich dafür aus, die europäische Schifffahrt nicht zusätzlich zu belasten.

ANZEIGE

Deutsche Reeder zeigen Flagge

| Standort | Die Entlastung auf der Kostenseite trägt Früchte: Die ersten Reedereien kehren mit Schiffen ins deutsche Flaggenreister zurück.

Mit der Rückflaggung des Auto-transporters MS „Patará“ von der gibraltarisches in die deutsche Flagge hat die Reederei F. Laeisz als erstes Schifffahrtsunternehmen begonnen, dem krisenbedingten Abwärtstrend der deutschen Flagge entgegenzuwirken. Mit der Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts auf 100 Prozent für die an Bord beschäftigten Seeleute und flexibleren Vorgaben für die Schiffsbesetzung können deutsche Reeder ihre Schiffe unter deutscher Flagge wirtschaftlicher betreiben.

Nikolaus H. Schües, Inhaber der Reederei F. Laeisz und Mitglied des VDR-Verwaltungsrates, sagte dazu: „Die klugen politischen Entscheidungen geben uns in der schweren Krise Handlungsspielraum und schaffen neue Perspektiven für deutsche Seeleute. Wir freuen uns sehr, dass wir mit der MS ‚Patará‘ das erste Schiff unserer Flotte zurück unter die deutsche Flagge bringen und die Arbeitsplätze von deutschen Offizieren an Bord erhalten können.“ Von drei weiteren Autofrachtern der Reederei, die seitdem eingeflaggt wurden, fahren zwei als Ausbildungsschiffe, auf denen Schiffsmechaniker ausgebildet werden.

Liveschaltung.

Reeder Nikolaus H. Schües, MdB Rüdiger Kruse und VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel verfolgten am Bildschirm in Hamburg die Rückflaggung in China.



| Gefragtes Know-how | Die Live-Video-schaltung aus Hamburg auf die MS „Patará“ im Hafen von Zhoushan (China) verfolgte auch Rüdiger Kruse, Beauftragter für maritime Wirtschaft der CDU/CSU-Bundestagsfraktion: „Unsere politischen Maßnahmen zum Erhalt der deutschen Flagge zeigen jetzt Wirkung. Das ist nicht nur ein norddeutsches Thema. Zukunftsorientierte und konkurrenzfähige Unternehmen im ganzen Land benötigen erfahrene Seeleute, die in Reedereien, bei Zulieferbetrieben, im Schiffbau, bei Dienstleistern, bei Behörden

und vielen weiteren Stellen ihr erworbenes Fachwissen einsetzen.“

Der Hamburger SPD-Bundestagsabgeordnete Johannes Kahrs hatte sich in seiner Fraktion für das Thema starkgemacht: „Wer die deutsche Flagge sichert, der sichert maritime Ausbildung und Arbeitsplätze am Standort Deutschland. Mit der Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts haben wir ein wichtiges Instrument genutzt, um den Wettbewerbsnachteil der deutschen Flagge im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen zu reduzieren und



Rückkehr. Der Auto-transporter MS „Patará“ der Reederei Laeisz fährt jetzt unter den Farben Schwarz-Rot-Gold.

Strategie. Die Bremer Reederei BREB setzt mit der „Bremer Johanna“ ebenfalls auf die deutsche Flagge.



Fotos: Reederei F. Laeisz, Reederei Dietrich Tamcke VDR, Hasenpusch

Symbolakt. Im chinesischen Hafen Zhousan wird am Heck der MS „Patara“ statt der von Gibraltar die deutsche Flagge gehisst.

die Beschäftigung unter deutscher Flagge zu fördern.“

Weitere deutsche Reeder setzen ebenfalls auf die deutsche Flagge. Die Offen-Gruppe in Hamburg hat das Flaggschiff ihrer Containerflotte, die „CPO Genova“ (14.000 TEU), in Singapur zurückgeflaggt. Ein deutscher Kapitän und fünf deutsche Offiziere übernahmen das Schiff. „Wir wollen mit der Rückflagung zeigen, dass wir auf die klugen, von der Politik auf den Weg gebrachten Maßnahmen zur Arbeitssicherung unseres deutschen Seepersonals

rasch reagieren“, sagt Claus-Peter Offen, Geschäftsführender Gesellschafter der Offen-Gruppe. „Unsere Containerschiffsflotte fährt schon heute zu einem überdurchschnittlichen Prozentsatz deutsche Flagge. Weitere Schiffe werden folgen.“

Deutsche Flagge zeigt auch die Bremer Reederei BREB: Die „Bremer Johanna“ wurde bereits zurückgeflaggt, die „Bremer Elena“ soll Ende des Jahres folgen. „Bei einer gesunden Kostenstruktur und gleichzeitig hervorragendem Ruf der deutschen Flagge bei Kunden und Häfen setzt BREB



Neubau. Der Containerfrachter „Wiking“ der Reederei Dietrich Tamcke aus Jork kommt mit schwarz-rot-goldener Flagge in Fahrt.



„Wiking“-Crew. (v.l.): Christian Golowka (2. E), Donny Barth (3. O), Jens Uwe Garber (CM), Herbert Piene (Capt.), Tom Joachim (CE) und Stefan Maßfeller (3. E).

bewusst auf die deutsche Flagge und deutsche Seeleute“, teilt das Schifffahrtsunternehmen mit. Die von Leonardt & Blumberg bereederte „Hansa Salzburg“ führt jetzt anstelle der liberianischen Flagge ebenfalls Schwarz-Rot-Gold.

| Verbesserte Bedingungen | Diesem Trend folgt auch die Reederei Dietrich Tamcke aus Jork. Sie hat ihren 5.000-TEU-Neubau „Wiking“ unter deutscher Flagge in Fahrt gebracht: „Die Reederei will dem anhaltend schwierigen Marktumfeld nicht nur mit moderner, effizienter Tonnage begegnen, sondern setzt gleichzeitig auf besonders qualifiziertes Personal.“ Aufgrund der verbesserten Rahmenbedingungen in der Förderung fahre die „Wiking“ derzeit mit fünf deutschen Offizieren unter deutscher Flagge, zudem habe man zwei zusätzliche Ausbildungsplätze für den nautischen und schiffstechnischen Nachwuchs geschaffen.

„Die deutschen Reeder werden ihrer Verantwortung gerecht, das Know-how der einheimischen Seeleute für den Standort Deutschland in schwierigen Zeiten zu sichern“, bilanziert Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR. ●●



Förderung. VDR-Chef Ralf Nagel (M.) diskutiert mit Michael Thamm, CEO der Reederei Costa Crociere (I.), und Staatssekretär Uwe Beckmeyer (SPD) über eine Förderung von LNG.



Interesse. Die Geschäftsführer Michael Ippich (r.), Hartmann-Reederei, und Matthias Imrecke, OSM Ship Management, gehörten zu den 160 Gästen.



Nachfrage. Georg Ehrmann, Geschäftsführer der Maritimen LNG Plattform, im Dialog mit Michael Thamm, der als Chef der AIDA-Mutter auch dem VDR-Verwaltungsrat angehört.



Kontrapunkt. Dr. Valerie Wilms (Grüne) fordert mehr Behördenschiffe mit LNG-Antrieb. Norbert Brackmann (CDU): „Bei jeder neuen Ausschreibung liegt das Thema auf dem Tisch.“



Koordination. Rüdiger Kruse, Beauftragter für die maritime Wirtschaft der CDU/CSU-Bundestagsfraktion (r.), im Gespräch mit Achim Wehrmann, verantwortlich für Schifffahrt im BMVi.



Bis zum Ende des Jahres soll es eine Förderrichtlinie zur Anschubfinanzierung von LNG in der Handelsschifffahrt geben.“

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär,
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur



Dialog. Ole von Beust (r.), Initiator der Maritimen LNG Plattform, im Gespräch mit Norbert Brackmann, Obmann der CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Haushaltsausschuss.



Erfahrung. Hamburgs ehemaliger Wirtschaftssenator Gunnar Uldall (l.) mit VSM-Präsident Harald Fassmer (M.) und Carsten S. Wibel von der Reederei Bugsier.

Saubere Lösung

Über LNG (Liquefied Natural Gas, Flüssigerdgas) als Alternativkraftstoff in der Schifffahrt wird schon lange diskutiert. Aber die Pilotprojekte in Deutschland lassen sich noch an einer Hand abzählen. Hohe Investitionskosten für die Schiffe sowie fehlende Infrastruktur und bürokratische Hürden in den Häfen stehen dem sauberen Brennstoff im Weg. Dabei ist LNG ein Quantensprung für den Umwelt- und Klimaschutz: 25 Prozent weniger CO₂, 80 Prozent weniger Stickoxide, keine Feinstäube und Rußpartikel.

Wie kann die Politik die Branche unterstützen, Flüssiggas in der Schifffahrt zu etablieren? Rund 160 Besucher aus der maritimen Wirtschaft und dem politischen Berlin waren Anfang Juni der Einladung des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und der Maritimen LNG Plattform zu ihrem gemeinsamen Parlamentarischen Abend

| Parlamentarischer Abend | Die Diskussion um Flüssiggas als umweltfreundlichem Brennstoff in der Seeschifffahrt bringt Politik und Wirtschaft in Berlin zusammen. Text: Christof Schwaner; Fotos: VSM/Heckmann

in Berlin gefolgt, um diese Frage zu diskutieren. Das wohl wichtigste Signal aus der Politik kam von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Bis zum Ende des Jahres soll es eine Förderrichtlinie für LNG geben.“

| Einheitliche Genehmigungen | Auch zum Problem der fehlenden und uneinheitlichen Vorschriften in den deutschen Seehäfen wurde Ferlemann deutlich: „Wir brauchen einheitliche Standards und Genehmigungsverfahren von Niedersachsen

bis Mecklenburg-Vorpommern.“ Ein Koordinierungstreffen in seinem Hause hat es dazu bereits gegeben.

Michael Thamm, CEO der Reederei Costa Crociere, erläuterte seine Pläne für den Bau und den Einsatz von LNG-betriebenen Kreuzfahrtschiffen. Sein Unternehmen hat die zurzeit weltweit größte Neubauminvestition in LNG-betriebene Schiffe in Deutschland getätigt. Da die Luxusliner rund 40 Prozent ihrer Reisezeit in Häfen verbringen, würden sich die reduzierten Emissionen für die Anwohner der Küstenstädte besonders positiv auswirken. |•••



Mit der richtigen Förderung geben wir Gas!

••• Baut man ein neues Schiff mit LNG-Technik oder rüstet man ein älteres Schiff nach, ist das derzeit noch sehr teuer. Die erforderlichen Motoren und Tieftemperatur-Tanks erhöhen die Kosten um bis zu 30 Prozent. In der aktuellen Krise, in der die meisten Schiffe nur die Betriebskosten einfahren, ist das eine kaum zu stemmende Zusatzinvestition für die Reedereien. Kein Wunder also, dass bisher in ganz Europa kein LNG-Projekt ohne staatliche Zuschüsse realisiert worden ist.

Die Bundesregierung hat das erkannt und will dem sauberen Brennstoff in der deutschen Seeschifffahrt zum Durchbruch verhelfen. Noch in diesem Jahr will sie die notwendige Förderrichtlinie auf den Weg bringen. Wenn dann Schiffe mit LNG-Antrieb in Fahrt kommen, werden die Gasanbieter die Infrastruktur zum Betanken schaffen. Deutschland kann sich damit eine Vorreiterrolle sichern – nicht nur als Technologiestandort, sondern als Motor für eine noch sauberere Schifffahrt, von der die Menschen in Häfen und Küstenregionen profitieren werden.

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR



Standards setzen, nachhaltig handeln

| Engagement | Wachstum mit Verantwortung: Der neue Nachhaltigkeitsbericht der Hamburg Süd dokumentiert die Strategie der Reederei.

Text: Hanns-Stefan Grosch

Die Hamburg Süd hat als erste Containerreederei weltweit ihren Nachhaltigkeitsbericht in Übereinstimmung mit dem Standard G4 (Core) der Global Reporting Initiative (GRI) veröffentlicht. Unter dem Titel „Standards setzen und nachhaltig handeln“ werden auf 84 Seiten zentrale Themen aus den Bereichen Ökologie, Soziales und Ökonomie für die Berichtsjahre 2014 und 2015 beleuchtet – dabei geht es unter anderem um Energieeffizienz und Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord.

„Mit dem neuen Nachhaltigkeitsbericht beweist die Hamburg Süd einmal mehr, dass Nachhaltigkeit ein unverzichtbarer Bestandteil ihrer Unternehmensphilosophie ist. In Übereinstimmung mit dem Standard G4 der GRI stellen wir freiwillig

und transparent dar, wo wir mit Blick auf nachhaltiges Handeln stehen“, erklärt Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung der Hamburg Süd.

Der Standard G4 der GRI ist weltweit anerkannt. „Diese Art der Berichterstattung erlaubt einen umfassenden Überblick über alle unter Nachhaltigkeitsaspekten relevanten Arbeitsfelder“, sagt Dr. Judith Beile, Expertin für Corporate Social Responsibility (CSR) beim Hamburger Beratungsunternehmen wmp Consult.

Die Auswahl der Berichtsthemen basiert – gemäß der Vorgabe der GRI – auf einer Befragung relevanter interner und externer Stakeholder der Hamburg Süd, wie zum Beispiel von Kunden, Mitarbeitern, Medien und Verbänden. Damit setzt sich die Hamburg Süd deutlich von anderen

Nachhaltigkeitsberichten innerhalb der Schifffahrtsbranche ab.

| Signifikante Fortschritte | Die abgeleitete „Wesentlichkeitsmatrix“ zeigt unter anderem, dass Umweltthemen als besonders wichtig bewertet werden. In diesem Bereich zieht die Hamburg Süd eine positive Bilanz: „Insbesondere bei unserem selbst auferlegten Umweltziel, die CO₂e-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 45 Prozent zu reduzieren, sind wir im Berichtszeitraum gut vorangekommen“, berichtet Dr. Ottmar Gast. Bisher wurde ein Minus von knapp 35 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 2009 erreicht.

Bei dem ebenfalls als wichtig erachteten Umweltthema Artenschutz hat die Hamburg Süd auch Fortschritte erzielt,

Fahren nach Zahlen. Mit einem ganzen Bündel von Maßnahmen hat die Hamburg Süd ihre Umweltbilanz verbessert.



45%

Um so viel soll der CO₂e-Ausstoß pro TEUkm der eigenen und gecharterten Schiffe bis 2020 gegenüber 2009 sinken.



95%

der Trockencontainer-Neubauten sollen bis 2020 mit Bambus- statt mit Tropenholzböden ausgestattet werden.

7%

Treibstoff wurden gegenüber 2014 durch die zentrale Steuerung der Schiffe über das Fleet Operations Center eingespart.



Nachhaltigkeit ist ein unverzichtbarer Bestandteil unserer Unternehmensphilosophie. Man muss sich konkrete Ziele setzen und sicherstellen, dass man sie erreicht.

Dr. Ottmar Gast, Sprecher der Geschäftsführung

etwa durch den freiwilligen Ballastwasseraustausch auf hoher See in allen Fahrtgebieten sowie durch den Ausschluss des Transports von Haifischflossen. Im März 2016 ist die Hamburg Süd darüber hinaus der Initiative „United for Wildlife“ beigetreten.

Neben einer detaillierten Umweltbilanz beinhaltet der Nachhaltigkeitsbericht auch Informationen zum aktuellen Status und zur Entwicklung in den Bereichen Soziales und Ökonomie. Die befragten Stakeholder beurteilten in diesem Zusammenhang unter anderem Aspekte wie Pünktlichkeit, Datensicherheit oder Arbeitsschutz als besonders relevant.

Die Global Reporting Initiative (GRI) wurde 1997 gegründet, unter anderem durch das Umweltprogramm der →

Vorreiter. Die junge Flotte setzt mit ihrem modernen Equipment – z.B. besonders sparsamen Kühlcontainern – Maßstäbe.



Foto: Hamburg Süd

→ Vereinten Nationen (UNEP). Ab dem Jahr 2018 sind etwa börsennotierte Unternehmen verpflichtet, über Nachhaltigkeit zu berichten – die Hamburg Süd gehört nicht dazu und macht dies bereits heute freiwillig (Infos: globalreporting.org).

| Signifikante Fortschritte | „Die Reederei dreht an einer Vielzahl von Stellschrauben, um den CO₂-Fußabdruck der Flotte kontinuierlich zu verringern. So fahren die Schiffe deutlich langsamer als früher: Das Slow Steaming bringt bei einer Temporeduktion von 20 auf 16 Knoten eine Treibstoffersparnis von 40 Prozent. Angepasste Motorcharakteristik, optimierte Rumpfform, reibungsarme Anstriche und spezielle Propeller erhöhen ebenfalls die Wirtschaftlichkeit. Drehzahlabhängige Kühlwasserpumpen und polumschaltbare Lüftermotoren laufen deutlich energieeffizienter.

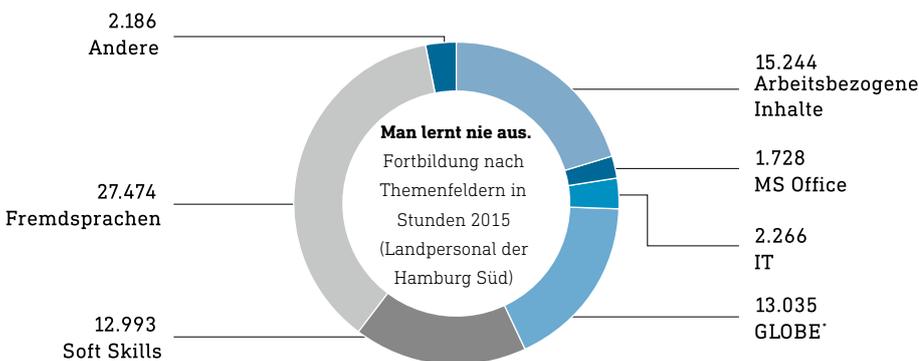
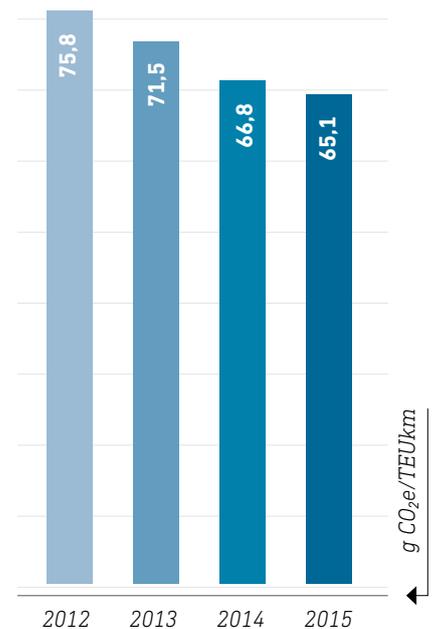
Dazu kommt der Einsatz von moderner Software, etwa beim Routing, wo auch Wetterverhältnisse eine bedeutende Rolle spielen. Die Hamburger Zentrale ist dafür in direktem Kontakt mit den Schiffen: „Das Fleet Operation Center dient dazu, den Kapitän während der Seereise zu unterstützen; wir machen mit ihm gemeinsam die Routenplanung. Dadurch, dass wir hier die Routen optimieren, haben wir einen positiven Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch, und dementsprechend senken wir auch den Emissionsausstoß“, sagt Harald Sedlacek, Senior Manager Fleet OPS.

Höchste Sicherheitsstandards, die teilweise weit über gesetzliche Anforderungen hinausgehen, sind Bestandteil des Managementsystems bei der Hamburg Süd. Das gewährleistet einen optimalen Schutz von Menschen, Schiff und Ladung.

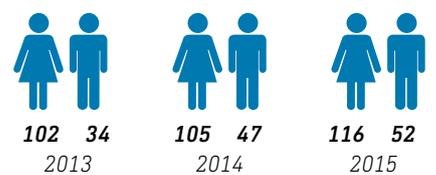
Fitnesskurse, verschiedenste Betriebs-sportangebote, Gesundheitsmanagement: „Die wichtigste Sozialleistung, die wir unseren Mitarbeitern bieten, ist mit Sicherheit, dass wir uns um ihre Gesundheit viele Gedanken machen“, sagt Personalchef Ulf Mindermann. Bei der Weiterbildung setzt das Unternehmen verstärkt auf webbasierte Lösungen. Vorteil: Alle Mitarbeiter können punktgenau, zeitgleich und weltweit mit dem Lernprodukt bedient werden.

Die Hamburg Süd hat ihre Nachhaltigkeitsziele ganz konkret definiert. „Man muss das messbar mit konkreten Zahlen belegen und sicherstellen, dass man Ziele in einem bestimmten Zeitraum auch wirklich erreicht“, sagt Dr. Ottmar Gast. Mehr zum Thema Nachhaltigkeit bei der Hamburg Süd, das PDF des Nachhaltigkeitsberichts und der neue Nachhaltigkeitsfilm der Hamburg Süd unter: hamburgsud.com/sustainability |...

Treibhausmissionen. Im Vergleich zum Basisjahr 2009 konnte Hamburg Süd die Treibhausgas-Emissionsintensität auf 65,1 Prozent senken – pro Container-Transportkilometer also um gut ein Drittel.



Familienorientierung. Innerhalb von zwei Jahren ist die Zahl der Beschäftigten in Elternzeit um mehr als ein Fünftel gestiegen – die der Frauen um 14 Prozent, die der Männer sogar um die Hälfte.



Stand: jeweils zum Jahresende

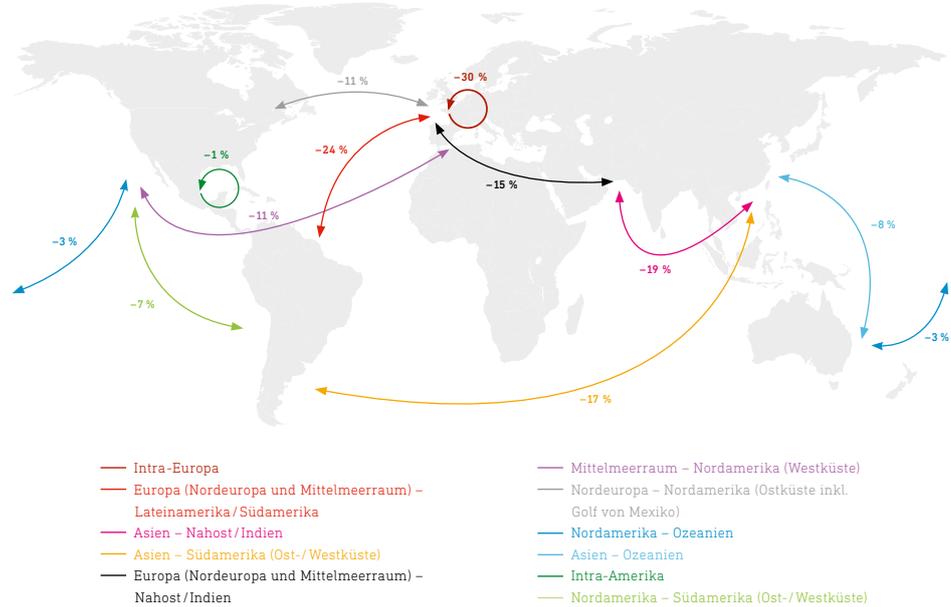
Quelle: Hamburg Süd

*Im Rahmen der GLOBE-Trainings werden die Mitarbeiter auf neue IT-Lösungen geschult, die die bisherigen Logistiksysteme ablösen.

Benchmark auf vielen Strecken

Entscheidend ist, was hinten rauskommt: Die Karte zeigt anhand von typischen Strecken, um wie viel weniger CO₂ die Reederei Hamburg Süd im Vergleich zu den Durchschnittswerten der Clean Cargo Working Group emittiert. Mehr als 20 führende Seetransportunternehmen liefern ihre Daten an die CCWG. Sie repräsentieren rund 85 Prozent des weltweiten Seehandels. Basis ist jeweils der Transport eines Trockencontainers (CO₂/TEUdrykm). Beispiel: Der Transport von 100 TEU auf der Strecke von Hamburg nach Santos (Brasilien) mit Hamburg Süd spart gegenüber dem Durchschnitt 21,9 Tonnen CO₂ ein.

www.globalgreenfreight.com



ANZEIGE



Aufmerksamkeit.

Die Themen der Inspektorenseminare sind von hoher Relevanz für die berufliche Praxis.

Keine Ermüdungserscheinungen

| Jubiläum | 40 Jahre, 120 Veranstaltungen: Die VDR-Inspektorenseminare in Müden leisten einen wichtigen Beitrag zur maritimen Fortbildung.

Müden – das ist für die deutsche Schifffahrtsbranche ein Synonym für Know-how. Denn hier in der Südeide finden seit nunmehr 40 Jahren regelmäßig die Fachseminare des VDR für Reederei-Inspektoren statt. Initiiert hat die Fortbildungsreihe 1976 der damalige VDR-Referent Wilfried Stecher.

Im ersten Seminar ging es u.a. um nautisch-technische Inspektion, Versicherungsfragen, Reparaturmanagement, Neubauplanung und Schifffahrtsgesetzgebung. Von ihrer Praxisrelevanz hat die Reihe bis heute nichts eingebüßt. Die SPD-Bundestagsabgeordnete Kirsten Lühmann,

Obfrau im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, lobte das „spannende Programm“ der Seminare in Müden, das zu ihrem Wahlkreis gehört.

In ihrem Grußwort erinnerte sie an die maritime Tradition der Region. Hier sei bereits vor 150 Jahren ein Schiff für die Missionsarbeit auf dem afrikanischen Kontinent gebaut worden. Der gegenseitige Austausch über aktuelle Themen der Schifffahrt sei angesichts der großen Herausforderungen für die Branche sehr wichtig, so Lühmann. „Ohne den VDR wäre es nicht möglich, den Kontakt zwischen Politik und Wirtschaft hinzubekommen.“

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR, nahm den Ball auf und erläuterte in seinem Vortrag die politische Arbeit des VDR an der Schnittstelle zwischen Wirtschaft, Politik, Medien und Gesellschaft. Im Rahmen der Feierstunde zum 120. Seminar-Jubiläum dankte Nagel der Inhaberbefamie Dickow für ihre langjährige Gastfreundschaft im „Landhotel Bauernwald“: „Es ist nicht zuletzt die freundschaftliche Atmosphäre dieses Hauses, die unsere erfolgreiche Seminarreihe so einzigartig macht.“

| Starkes Jubiläum | In diesem Jahr hörten 84 Teilnehmer aus 35 Reedereien in vier Seminaren 28 interessante Vorträge aus allen Bereichen der Seeschifffahrt und traten in den aktiven Dialog mit den Experten aus der maritimen Industrie. Die VDR-Referenten präsentierten in diesem Jahr die aktuellen SOLAS- und MARPOL-Vorschriften, gaben Updates zu MLC und MRV, informierten zu schifffahrtsrechtli-

Austausch.

VDR-Präsidiumsmitglied Ralf Nagel im Gespräch mit MdB Kirsten Lühmann (rechts).



Feier. Ralf Nagel (mit Kirsten Lühmann) bedankte sich beim Hotelierspaar Gerda und Carsten Dickow.



Fotos: Härtmann AG-VDR



Das ebenso dichte wie vielfältige Programm der Inspektorenseminare ist ein einzigartiges Angebot des VDR.

Alfred Hartmann, Präsident des Verbands Deutscher Reeder

chen Fragen, den europäischen Flaggen sowie zur Stiftung Schiffsfahrtsstandort Deutschland und zur Piraterie.

Die Klassifikationsgesellschaften DNV GL, BV, ClassNK und ABS berichteten über LNG-Bunkerrichtlinien, LNG in den USA, Ballastwassermanagement und Shiprecycling.

Im Bereich Motoren- und Abgastech- niken waren erstmals alle vier bedeutenden

Motorhersteller, MAN, Wärtsilä, ZPS/MAK und MTU, mit dem jeweils gleichen Thema zu NO_x-Tier-III-Kompatibilität am Start – jeweils unter einem spezifischen Blickwinkel. Weitere technische Themen behandelten die Erstellung von Schadstofflisten (IHM), Schiffsfarben, Pitstop NOK, Stevenrohrabdichtungen, Schmierstoffe, Gleitlager (und mögliche Fälschungen), Einspritztechnik, Separatoren, Kupplun-

gen, Breitband-Kommunikation sowie Dynamic Positioning. Abgerundet wurde das vielfältige Angebot durch einen Vortrag zur Geschichte von Epidemien, Impfungen und Ebola durch den Hafenärztlichen Dienst sowie durch ein interaktives Element zum Thema Geflüchtete im Mittelmeer. Im kommenden Frühjahr wird die Tradition mit dem 121. bis 123. Seminar fortgesetzt. |●●●

ANZEIGE

Deutsche Reeder im Porträt

Wenn der Vater mit dem Sohne

| **Teil 8** | Eine Seereederei in der beschaulichen Oberpfalz? Wie das geht, zeigen die **Ruttmanns** mit ihrem Unternehmen MST, das der Krise in der Bulkschifffahrt erfolgreich trotzt.

Text: Hanns-Stefan Grosch, Fotos: Joerg Schwalfenberg

Unser Navigationssystem kennt den Straßennamen noch nicht – und eigentlich gehört er auch nicht hierher. Am Ruttmann Kai 1: Das klingt doch ziemlich nach Schiffsanleger, nach Hamburg, Bremerhaven, Emden vielleicht.

Wir befinden uns aber in einer hügeligen und lieblichen Waldlandschaft in der Oberpfalz, rund 600 Kilometer Luftlinie von Rotterdam entfernt, 500 Kilometer von Hamburg. Das Städtchen heißt Schnaittenbach und ist Sitz einer erfolgreichen Reederei, deren Schiffe aber nicht auf dem nahe gelegenen Flüsschen Vils, sondern im Nordatlantik unterwegs sind. Immerhin: Gegründet hat die MST Mineralien Schifffahrt Spedition und Transport GmbH ein waschechter Hamburger. Deutschland, England, Spanien, USA, Niederlande – Jürgen W. Ruttmann, mittlerweile 71, hatte schon eine internationale Karriere in der

Schifffahrt hinter sich, als ihn ein Kunde seines damaligen Arbeitgebers, einer niederländisch-amerikanischen Reederei, in die oberpfälzische Provinz lockte – seinerzeit noch strukturschwaches Grenzgebiet zu Tschechien.

Dieser Kunde Nummer 1 waren die Amberger Kaolinwerke. Das Bergbauunternehmen, größter Hersteller des Industrieminerals Kaolin in Deutschland, wollte den Seetransport gern in Eigenregie regeln. Dafür war Ruttmann mit seiner maritimen Erfahrung der Richtige: Bei Hapag-Lloyd Schifffahrtskaufmann gelernt und dann ganz schön in der Welt herumgekommen, kümmerte er sich seit 1975 um den Transport des für die Papierindustrie wichtigen Rohstoffs. Der Bergbaukonzern steuerte fünf Millionen für den Start von „Minship“ bei, eines Unternehmens, das außer von Schnaittenbach auch von Singapur →

Vertrauen.

MST-Geschäftsführer
Matthias M. Ruttmann und
sein Vater, der Firmengründer
Jürgen W. Ruttmann.



Unser Geschäftsmodell ist nachhaltig: Wir sind langfristig hungrig, nicht kurzfristig gierig.



Matthias M. Ruttmann, Geschäftsführer

→ aus agierte und die ersten Schiffe kaufte. Als dann 1985 MST daraus wurde, behielt die Firma den alten Namen als Webadresse (www.minship.com) bei.

| Direkter Draht zum Kunden | Mittlerweile ist aus den Kaolinwerken ein Teil der Quarzwerke Frechen geworden, und seit Ende der 90er-Jahre ist ein französischer Bergbaukonzern an der Reederei beteiligt. Doch auch der will sich mittelfristig zurückziehen. „Die Familie ist ohnehin das Kontinuum im Unternehmen. MST – das waren nach außen immer wir“, sagt Ruttmanns Sohn Matthias, der seit 2004 dabei und seit 2009 Geschäftsführer ist.

Kaolin sei bis heute ein wichtiges Transportgut für die Reederei. Etwa 30 Prozent des Geschäfts entfallen noch auf das Lockergestein, das MST auch in flüssiger Form transportiert. „Das schlammige Zeug ist so schwer, das kann ein Tanker nicht fahren“, sagt Jürgen W. Ruttmann. Flexschiffe wie die neue „Tanja“ und die „Marguerita“, spezielle Bulker, machen es möglich. Vorteil für die Transportkunden: Sie müssen das Gestein nicht erst mit hohem Energieaufwand trocknen. Dicht dran an den Kunden – das ist ohnehin eine Spezialität von MST.

Brasilien, USA, Kanada, Europa: Die Schiffe sind im Nordatlantik unterwegs und haben teilweise Eisklasse, zu den Kunden gehören erste Adressen wie Rio Tinto. Die Reederei organisiert nicht nur den Seetransport, sondern bildet mit eigener Spedition die komplette Transportkette ab – ob per Bahn, per Lkw oder per Binnenschiff. „Industrial Carrier“ wird das Unternehmen deshalb von den Banken genannt, mit denen es branchenuntypisch wenig Probleme gibt. „Wir zahlen ja auch Zins und Tilgung“,

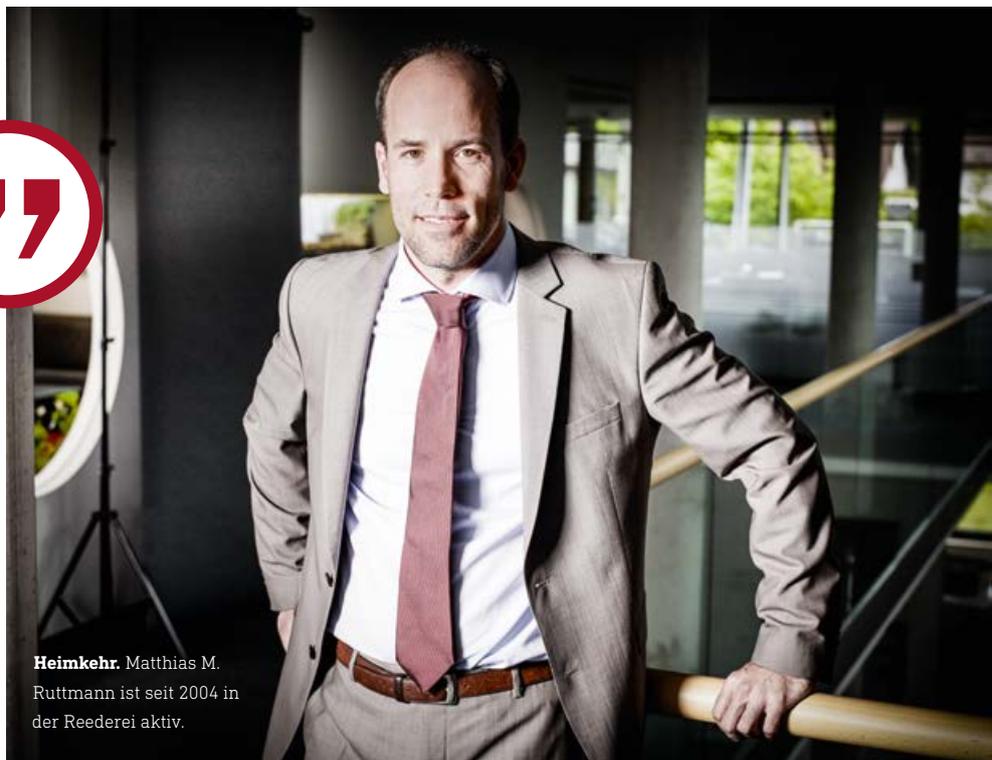
sagt Ruttmann junior, „die haben größere Sorgen als uns.“

17 Schiffe in der Größenordnung von 21.000 bis 76.000 Tonnen managt MST von der Oberpfalz aus. Wichtiger Partner ist das niederländische Schwesterunternehmen Vertom, das rund 70 Kümos betreibt – so lässt sich via Rotterdam der Weitertransport der Ladung ganz praktisch „aus einer Hand“ organisieren.

Auch an neue Schiffe wagt sich MST: Aktuell sind drei Schiffe in China im Bau, Investitionsvolumen rund 90 Millionen Dollar. Für alle bestehen bereits langfristige Transportverträge. Matthias M. Ruttmann erlebt derzeit geradezu einen Run auf die beiden ersten Schiffsbeteiligungen für „Tanja“ und „Marguerita“. „Der Markt ist ja seit Jahren förmlich ausgetrocknet, wir sind seit Langem die Ersten, die hier was im Angebot haben.“

Wie schon bei den 2014 erworbenen 76.000-Tonnen-Schiffen basieren die solide gestrickten Finanzierungen auf dem nachhaltigen Unternehmensmotto: „Wir sind langfristig hungrig, aber nicht kurzfristig gierig.“ Da vieles über die „Family and Friends“-Schiene laufe, passten Kostenstrukturen, wie sie in der Vergangenheit bei vielen Fondshäusern üblich waren, auch nicht zu ihnen. Seit 2002 hat MST 140 Millionen Dollar Eigenkapital eingesammelt, rund die Hälfte davon war eigenes Geld. „Wir leiden mit, wenn es schlecht läuft, und freuen uns mit, wenn es gut läuft“, sagt Jürgen W. Ruttmann. Meist läuft es eher gut, zumal sich MST gegen

Heimkehr. Matthias M. Ruttmann ist seit 2004 in der Reederei aktiv.



Reederei MST

- Gründung 1985 (Vorgängerunternehmen „Minship“: 1975)
- Derzeit 17 Massengut- und Mehrzweckfrachter (21.610 bis 75.610 t)
- Niederländisches Schwesterunternehmen Vertom managt ca. 70 Kümos (1.450 bis 8.270 t)
- Zahlreiche Bergbaukunden, typische Transportgüter: Kaolin, Salz, Marmorbruch, Getreide, Düngemittel
- Weitere Transport- und Logistikdienstleistungen (Spedition)
- Schiffsbeteiligungen – MST jeweils stark selbst engagiert

www.minship.com



Foto: MST



Wir sitzen mit den Anlegern in einem Boot. Wir leiden mit, wenn's schlecht läuft, und freuen uns mit, wenn's gut läuft.

Jürgen W. Ruttmann, Gesellschafter & Gründer



Stabwechsel. Jürgen W. Ruttmann hat seinem Sohn 2009 die Verantwortung für das Unternehmen übertragen.

den Branchentrend in den Boomjahren mit Schiffskäufen zurückgehalten hat.

Den Erfolg des Unternehmens markiert gut sichtbar der futuristisch gestaltete Firmensitz auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände von Schnaittenbach – ein echter Hingucker in dem beschaulichen Ort. „Genehmigungsverfahren und Baukosten waren natürlich deutlich überschaubarer, als sie es in Hamburg wären“, sagt Senior-Chef Jürgen W. Ruttmann. Im Gebäude arbeiten derzeit 50 Mitarbeiter, die überwiegend in der Gegend wohnen. Für die Ruttmanns ein echter Standortvorteil: „Hier kann man sich für ein normales Schifffahrtskaufmanns-Gehalt ein Haus mit Garten leisten, und der Arbeitsweg ist nicht länger als zehn Minuten.“

Entsprechend niedrig ist die Fluktuation: „Einige unserer Mitarbeiter sind schon seit Jahrzehnten bei uns“, sagt der Senior. Zum Beispiel der Prokurist, der eine Schlüsselfunktion einnimmt: „Wenn wir alle drei zu einem Termin müssen, buchen wir unterschiedliche Flüge“ – schließlich soll das Unternehmen im Ernstfall nicht kopflos werden, gerade auch wegen der Verantwortung für die Beschäftigten. Da-

zu gehören auch die rund 500 Leute auf See, darunter 30 Kadetten, die in Polen zur Seefahrtsschule gehen. Die meisten Offiziere sind Tschechen und Slowaken – auch das eine Art Standortvorteil der Grenzlage, denn nach dem Fall des Eisernen Vorhangs gab es in unmittelbarer Nähe eine Menge gut ausgebildeter Seeleute, die durch die Pleite der tschechischen Staatsreederei verfügbar waren.

| Eine stachelige Angelegenheit | Den Übergang von Vater zu Sohn haben die Ruttmanns ziemlich reibungslos hinkommen – auch dank professioneller Unterstützung: „Wir haben dazu ein Seminar an der Uni St. Gallen besucht, das war sehr hilfreich.“ Drei Grundregeln habe der Professor den beiden damals mit auf den Weg gegeben: 1. Der Übergang darf nicht länger als fünf Jahre dauern. 2. Der Senior braucht ein Hobby, das ihn ausfüllt. 3. Die Firma muss weiter Gewinn machen – sonst sieht sich der Vorgänger genötigt, nach dem Rechten zu sehen.

„Wir haben alle drei Punkte erfüllt“, schmunzelt Matthias M. Ruttmann. Sein Vater ist ein begeisterter Kakteen-Fan: 600

Exemplare hat er in seinem Gewächshaus. Es steht in einem drei Hektar großen Garten mit rund 1.000 Bäumen, der entsprechend pflegebedürftig ist.

Ziemlich genau fünf Jahre nach seiner Rückkehr nach Schnaittenbach übernahm Matthias M. Ruttmann die Geschäftsführung – und „ja, wir schreiben schwarze Zahlen“, sagt der 40-jährige Junior, der nach Zivildienst und BWL-Studium in den Niederlanden ursprünglich in einer ganz anderen Branche gelandet war. „Aber wann hat man schon mal die Chance, die Arbeit des Vaters fortzusetzen“, fragt der Sohn. „Wenn er nicht gewollt hätte, hätte ich verkauft“, sagt der Senior ganz unsentimental, denn die beiden Töchter hatten anderes im Sinn. Sie sind aber auch beteiligt und kommen zur Jahresversammlung des Unternehmens.

Ruttmann Senior hält sich mittlerweile aus den meisten Sachen raus. Ein paarmal im Monat schaut er in seinem Büro vorbei, das den beziehungsreichen Namen „Owner's Cabin“ trägt. Das Tagesgeschäft ist seine Sache nicht, nur als Gesellschafter bringt er sich noch ein. „Eigentlich will ich noch weniger machen“, sagt der Firmengründer, der gern mit seiner Frau in den Bergen unterwegs ist. Aber manchmal muss er dann doch dazukommen, wenn langjährige Kunden ihn beim Geschäftsessen dabei haben wollen.

Jürgen W. Ruttmann lebt jetzt seit 40 Jahren in der Oberpfalz, seine drei Kinder sind hier geboren. „Ich fühl mich zwar als Hamburger, aber meine Heimat ist hier.“ Und immerhin weisen ja Funde von versteinerten Muscheln darauf hin, dass die Gegend auch eine maritime Historie hat. So gesehen passt eine Reederei vielleicht doch ganz gut in die Landschaft. ■■■



Rettung im Mittelmeer

| Einsatzleitung | Die italienische Küstenwache leistet mit ihrem Seenotleitzentrum (MRCC) in Rom einen unverzichtbaren Beitrag zur Rettung von Geflüchteten im Mittelmeer. Text: Christof Schwaner; Fotos: Italian Coast Guard





Einsatz. Die italienische Küstenwache engagiert sich massiv bei der Seenotrettung im Mittelmeer.



Herkunft. Die meisten der über Libyen Flüchtenden stammen aus Ländern jenseits der Sahara.



Schlepperei. Frontex schätzt den jährlichen Umsatz der Schlepperbanden auf 4 bis 5 Milliarden Euro.

Von außen deutet nichts darauf hin, dass im Inneren des unscheinbaren Bürogebäudes fast täglich die Rettung Hunderter Menschenleben koordiniert wird. Das Seenotleitzentrum der italienischen Küstenwache – das Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) – liegt in einer touristisch eher unattraktiven Gegend von Rom. Von dort werden nicht nur die Seenotretter an Italiens Küsten befehligt, sondern Rettungseinsätze in weiten Teilen des zentralen Mittelmeers geleitet – bis hinunter an die libyschen Gewässer.

Seit 2014 herrscht permanenter Ausnahmezustand im MRCC. Mehr als 320.000 Bootsflüchtlinge wurden seitdem unter dessen Leitung gerettet – mehr Menschen als in den vergangenen 23 Jahren davor. Die meisten Geflüchteten starten die lebensgefährliche Überfahrt in Libyen.

| Koordinierte Rettung | Ist die See ruhig, zwingen Schleuser die Flüchtlinge an den Stränden mitten in der Nacht auf überfüllte Schlauchboote. Es gibt eine kurze Einweisung in den Außenbordmotor sowie einen Kompass und ein Satellitentelefon in die Hand. Auf einer Kurzwahltaste eingespeichert: die Notfallnummer des MRCC Rom. Nach einigen Stunden – pünktlich zum Sonnenaufgang – erreichen die Schlauchboote internationale Gewässer, häufig verlieren sie bereits Luft. Dann melden sie sich beim MRCC: „Please help us! We are sinking!“, ruft eine Stimme in brüchigem Englisch panisch in einem Mitschnitt eines Anrufs im MRCC. Auf Notrufe auf Französisch und Arabisch hat sich das MRCC mit Dolmetschern vorbereitet.

Die Offiziere der Guardia Costiera reagieren sofort: Die genauen Positionsdaten des Schiffes werden abgefragt – unterstützt von den Ortungsmöglichkeiten durch den Satelliten-Anbieter. Möglichst viele Informationen, etwa über die Zahl der Menschen an Bord und den Zustand des Bootes, werden zusammengetragen. Gleichzeitig sichten die Mitarbeiter des



Das MRCC Rom

●●● Aus der italienischen Hauptstadt koordiniert das Seenotleitzentrum die Rettungseinsätze im zentralen Mittelmeer. Allein im letzten Jahr hat das MRCC Rom 930 Einsätze im Zusammenhang mit Bootsflüchtlingen durchgeführt. Neben Küstenwache, Marine und NGOs ist auch die Handelsschiffahrt daran beteiligt.

Mehr Informationen über das Thema Bootsflüchtlinge finden Sie auf der VDR-Internetseite:

bit.ly/28Y85Af

MRCC auf ihrer elektronischen Seekarte, welche Rettungskapazitäten in der Nähe sind: Küstenwache, Einheiten der europäischen Grenzschutzagentur Frontex, Marineschiffe der Mission EU NAVFOR MED „Sophia“, private Schiffe von Nichtregierungsorganisationen – und Handelsschiffe. Dann entscheidet das MRCC, welche Schiffe in die Rettung eingreifen sollen.

| Steigende Aktivität | An Spitzentagen müssen innerhalb weniger Stunden Dutzende Rettungsaktionen gleichzeitig koordiniert werden. Den bislang größten Ansturm erlebte die Seenotzentrale im April 2015: Innerhalb von 24 Stunden gingen Notrufe von 40 Flüchtlingsbooten ein. Insgesamt wurden 6.700 Menschen gerettet. Allerdings gab es auch viele Tote. Die Besatzungen von Handelsschiffen waren völlig überfordert, Hunderte Menschen ohne Rettungswesten von gekenterten Booten vor dem Ertrinken zu retten.

Deshalb wurden im Sommer 2015 die Rettungsaktivitäten der EU ausgeweitet und ein europäischer Marineeinsatz beschlossen. Auch private Initiativen helfen bei der Seenotrettung. Das hat die Seeleute der Handelsschiffe unmittelbar entlastet.

Unterdessen steigt die Zahl der Bootsflüchtlinge weiter an. Allein zu Beginn des Jahres 2016 waren es bereits doppelt so viele wie im Vorjahreszeitraum. Die Europäische Union bleibt gefordert, die hoheitliche Seenotrettung zu verstärken und langfristige Lösungen für die Fluchtursachen zu finden. Denn jede Passage des Mittelmeeres in einem Schlauchboot bleibt eine tödliche Gefahr. |●●●



Maßarbeit. An Bord der „HHL Kobe“ machen die schiffseigenen Krane Platz für die vier gummbereiften Portalkrane.

Spektakulärer Krantransport bei Hansa Heavy Lift

••• Sitzt, wackelt und hat Luft: Gerade mal neun Zentimeter Platz war zwischen den vier Portalkranen, die der Frachter „HHL Kobe“ des Schwergutspezialisten Hansa Heavy Lift von Odessa (Ukraine) nach Ägypten transportiert hat. „Es waren während

der Planungsphase einige 3-D-Simulationen erforderlich, um das perfekte Manöver zu finden, damit die Einheiten beim Verladen nicht in Kontakt mit den Bordkränen kommen“, sagt Ian Broad, Chef des Ladungsmanagement bei HHL. Jeder der transpor-

tierten Portalkrane misst 29 x 12 x 24 Meter und wiegt 132 Tonnen. „Der enge Kontakt mit dem Kunden von Beginn des Projekts an hat die Abwicklung so geschmeidig gemacht“, sagt Jörg Röhl, COO von HHL.

www.hansaheavylift.com

Foto: Hansa Heavy Lift

Hafenspezialist DP World wächst kräftig

••• Das Hafenunternehmen DP World hat im ersten Quartal an seinen weltweiten Terminals 15,5 Millionen TEU umgeschlagen. Das ist gegenüber den ersten drei Monaten 2014 ein Plus von 3,7 Prozent. Wachstumstreiber waren nach Aussage des Unternehmens in Dubai (Vereinigte Arabische Emirate) vor allem die Terminals in Europa und auf dem indischen Subkontinent. Für das

Gesamtjahr 2016 blickt DP-World-Präsident Ahmed Bin Sulayem optimistisch: „Unsere neuen Anlagen in Rotterdam, Nhava Sheva und Yarimca sind in Betrieb und werden im zweiten Halbjahr 2016 einen zunehmenden Beitrag am Gesamtumschlag leisten.“ Weiteres Wachstum erwartet er durch zusätzliche Kapazitäten in Jebel Ali und in London Gateway.

www.dpworld.com



London Gateway. Zusätzliche Kapazitäten für den Umschlag von einer Million TEU.

Foto: DP World



Knopfdruck. Marc Van Peel, König Philippe von Belgien, Ben Weyts und Werner Hoyer (von links) geben das Startsignal.

Foto: Port of Antwerp

Antwerpen im Aufwind

••• Die Nummer 1 für die Nummer 2: Mitte Juni wurde in Europas zweitgrößtem Seehafen Antwerpen die größte Seeschleuse der Welt feierlich eröffnet: 500 Meter lang, 68 Meter breit und rund 380 Mio. Euro teuer. Auch sonst läuft es gut für Belgiens Top-Hafen: 2015 wurde die 200-Millionen-Tonnen-Marke beim Güterumschlag geknackt, in diesem Jahr hat Hafen-Chef Eddy Bruyninckx die 10-Millionen-TEU-Marke im Visier. Und 2017 soll die erste LNG-Bunkerstation verfügbar sein. www.portofantwerp.com



Start. Mit dabei u.a. EMO-Geschäftsführer Gerdes und Projektleiter Baumfalk (2. u. 3. v.l.) sowie AG EMS-Vorstand Dr. Brons und Siemens-Projektmanager van Rijn (3. u. 1. v. r.).

Offshore-Basis in Eemshaven

••• Ende Mai haben EMS Maritime Offshore (EMO) und Siemens Nederland N.V. den Grundstein für die Offshore-Service-Base in Eemshaven gelegt. Gebäude und Außenanlagen nehmen 3.500 m² ein, das Gebäude selbst besteht aus Büro- und Hallenflächen mit 1.000 m² und entspricht vollständig den Anforderungen an Service-Hubs für einen Offshore-Windpark. Basis sind ein detaillierter Anforderungskatalog des Auftraggebers Siemens und die Erfahrungen der EMO-Gruppe.

www.offshoreservice.com

Foto: EMS Maritime Offshore



Foto: Canal de Panama

Neue Schleusen. Insgesamt dauerte der Ausbau des Kanals neun Jahre.

Panamakanal in voller Breite

••• Was lange währt, wird endlich breit: Den Anfang machte Ende Juni der 300 Meter lange 9.500-TEU-Containerfrachter „Andronikos“ vor Dutzenden geladenen Staatschefs. Das Schiff manövrierte als erstes durch den neuen Panamakanal. Es hatte vor Monaten eine feierliche Auslösung gewonnen und wurde nun zu Ehren der erweiterten Wasserstraße auf „Panama“ umgetauft.

Ihm folgten 120 Frachter der Post-Panamax- oder Neo-Panamax-Klasse, die seit Wochen ihren Platz für die rund 80 Kilometer lan-

ge Passage reserviert haben. Durch die Erweiterung verdoppelt sich die Transportkapazität des Kanals. Nun können Frachter mit bis zu 14.000 Containern durch die Wasserstraße fahren, während das vorher nur die eigens dafür designten Panamax-Frachter mit 5.000 TEU schafften. Der Chef der Kanalbehörde ACP, Jorge Quijano, hofft, dass der Kanal nun Marktanteile zurückgewinnt. Derzeit werden über ihn etwa fünf Prozent des weltweiten Seehandels abgewickelt.

www.panacanal.com

„AIDAprima“ darf in Hamburg LNG tanken

••• Die Hamburger Umweltbehörde hat die Betankung der „AIDAprima“ mit Flüssigerdgas genehmigt. Das neue Flaggschiff von AIDA Cruises, das in wenigen Monaten um ein baugleiches Schwesterschiff ergänzt wird, verkehrt ganzjährig in Nordwesteuropa. Start- und Zielhafen für die einwöchigen Reisen ist dabei jeweils

Hamburg. Direktanläufe sind in Southampton, Le Havre, Zeebrugge und Rotterdam vorgesehen. In der Saison 2016 wird der Luxusliner mit Platz für bis zu 3.000 Passagiere insgesamt 39-mal Hamburg ansteuern. Das in Japan gebaute Schiff ist mit einem modernen Dual-Fuel-Motor ausgerüstet

www.aida.de



Premiere. Die umweltfreundliche „AIDAprima“ bei der Einfahrt in den Hamburger Hafen.

Foto: AIDA Cruises

Anzeige 1/4 Turbo USA



„Das wird die Schiff- fahrt revolutionieren“

| **Interview** | Martin Stopford, President von Clarkson Research und ein versierter Branchenkenner, erklärt, warum die Reeder jetzt den Einstieg ins digitale Zeitalter wagen sollten.

Text: Hanns-Stefan Grosch & Christof Schwane; Fotos: Jakob Börner

? Mister Stopford, wie schlimm ist die Lage der Schifffahrt?

Martin Stopford: Konfrontiert mit Überkapazitäten, wenig Cash, niedrigen Vermögenswerten und keiner Hilfe von Banken, hat der dysfunktionale Markt die Schifffahrt in eine tiefe Rezession geführt. Jetzt sehe ich aber gute Chancen, dass die Lage sich zum Besseren wendet – denn man braucht eine Phase schwacher Stimmung, bevor man vom Tiefpunkt eines Zyklus tatsächlich ausbrechen kann. Zugleich hat die Schifffahrtsbranche eine großartige Chance, ihr Geschäftsmodell zu überdenken. Heute befinden wir uns – nicht gerade in der Schifffahrt, aber auf vielen anderen Gebieten – mitten in einer Management-Revolution: der „Internet der Dinge“-Revolution, die ja gerade in aller Munde ist. McKinsey hat kürzlich eine Studie dazu herausgebracht. Tenor: Das Internet der Dinge wird den Hype, der darum gemacht wird, nicht nur rechtfertigen, sondern übertreffen.

? Ist das denn für die Schifffahrt auch von Bedeutung?

Stopford: Ich habe eine Menge darüber gelesen und mit vielen Reedern nahezu auf jedem Kontinent darüber gesprochen. Ich glaube, dass die Schifffahrt potenziell von dieser Entwicklung beinahe noch mehr profitieren kann als jede andere Industrie. Der Grund: Die neue digitale Technologie bedeutet eine Revolution, vergleichbar mit der Globalisierung im 15. Jahrhundert und der Dampfschifffahrt im 19. Jahrhundert. Die Digitalisierung macht es für eine Reederei möglich, eine Flotte von Schiffen zu betreiben wie eine Transportfabrik – auf dieselbe Weise und unter Nutzung der

gleichen Art von angepasster Technologie, wie sie etwa ein Unternehmen wie BMW nutzt, um Autos zu bauen. Schauen Sie sich an, wie die Autos bauen: Sie werden erstaunt sein über den Grad der Organisation und planerischen Koordination.

? Was kann sich die Schifffahrt von BMW abgucken?

Stopford: Im derzeit üblichen Geschäftsmodell wird eine Flotte meist als Reihe von Profitcentern betrachtet. Jeder Kapitän ist der Herrscher seines Schiffs. Es ist nicht wirklich ein Team-Business, weil die Schiffe separate Einheiten sind, und oft arbeiten Schiffe und Landseite nicht vernünftig zusammen. Der erste Schritt wird also sein, sie durch Technologie so zu verknüpfen, dass die Leute miteinander kooperieren können. Und da gibt es ein paar sehr einfache Wege, das zu verändern. Satellitensysteme werden immer besser. Die sind zwar nicht billig, aber gemessen an einer Flotte von Schiffen, die ein oder zwei Milliarden Dollar wert ist, geht es um keine großen Summen. Wer Hunderte von Millionen in neue Schiffe investiert, sollte nicht knausern, ein paar Hunderttausend für Kommunikation auszugeben.

? Wie zahlt sich so ein Investment denn aus?

Stopford: Letztlich lohnt sich das wegen besserer Qualitätskontrolle und größerer Flexibilität. Die Technologie ist da, um Menschen und Ausrüstung von Schiffen auf See mit den Leuten in den Büros an Land zu verknüpfen und so ein unternehmensweites Informationsnetzwerk zu schaffen. Telemetrische Geräte auf Schiffen, die Informationen über die technische

Performance der Schiffe bereitstellen, erlauben es Reedereien, ihre Flotte effizienter zu managen. Transportbetriebe an Land und in der Luft machen das schon. So managt UPS heute etwa 48.000 Lieferwagen über telemetrische Systeme. Das ermöglicht Maßnahmen wie zustandsorientierte Instandhaltung – was sehr wenige Reedereien betreiben, weil es sich innerhalb einer Struktur, wo jedes Schiff seine Instandhaltung eigenständig betreibt, schwer umsetzen lässt

Wenn ein Unternehmen Condition-based Maintenance (CBM) einführen will, muss es als Erstes einen Projektleiter einsetzen, der die Autorität und den Auftrag hat, Instandhaltung über die ganze Flotte hinweg zu managen – und Informationen über die Performance einzelner Komponenten auf dem Schiff zu sammeln. Mit der neuen Technik steigt die Chance, das hinzukriegen, aber es sind auch Management und Teamwork gefragt. Die Technologie ist nur der Katalysator.

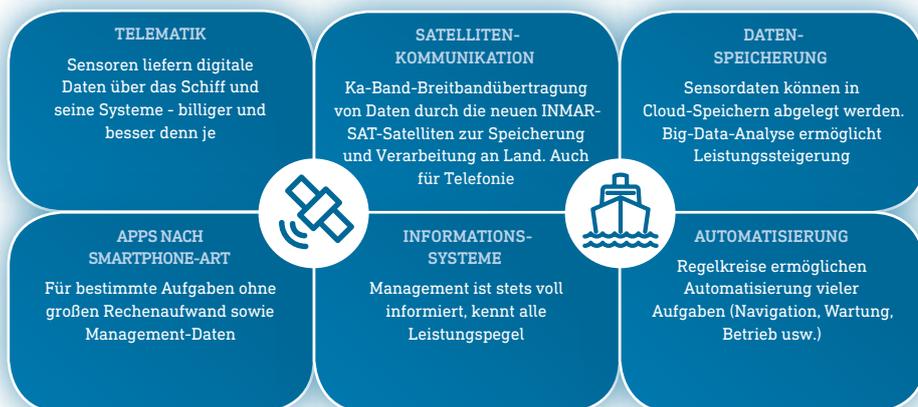
? Was steht dem Wandel denn im Weg?

Stopford: Na, zum Beispiel unsere überkommene Buchhaltung. Wir müssen in der Lage sein, „value added“ zu messen. Finanzchefs erwarten, dass ein neues System seine Kosten im ersten Jahr wieder reinholt. Obwohl ein gut gestaltetes CBM-Management die Qualität auf ein ganz neues Niveau bringen und viel Geld sparen kann, erkennen normale Buchhaltungssysteme nicht die Einsparungen. Wenn beispielsweise eine Ölpumpe ausgetauscht wird, bevor sie ausfällt, fallen die 100.000 Dollar für verlorene Frachturnsätze und ungeplante Reparaturkosten nicht an, und das System nimmt das nicht wahr. Normale Kontoführung misst keine Dinge, die nicht passieren (z.B. Ölpumpen, die nicht versagen).

? Warum sollen Reeder das kostspielige Wagnis eingehen?

Stopford: Wenn ich Reeder wäre, würde ich wollen, dass mein Management-Team morgens die Computer startet und alles über die Performance meiner Flotte erfährt – Route, Emissionen, Geschwindigkeit: alle statistischen Daten jedes meiner Schiffe und für die Flotte als Ganzes. Das sind schließlich gewaltige Werte. Diese Form von gemeinschaftlichem Wissen führt zu besseren Entscheidungen und ist eine exzellente Methode, das Team →

TOOLS DER DIGITALISIERUNG





„Digitalisierung kann die Branche in eine neue Dimension bringen.“

Martin Stopford, Clarkson Research

→ zu motivieren. Das umzusetzen ist nicht so leicht, wie es klingt. Tatsächlich wird das sehr schwierig. Ich bin aber ziemlich sicher: Wer durch Informationen mehr Kontrolle über sein Business hat, tut sich leichter, Verbesserungspotenzial aufzutun. Wenn man nicht weiß, was läuft, kann man es auch nicht managen.

? Welche Rolle spielen die Menschen in diesem Prozess?

Stopford: Eine entscheidende – es dreht sich alles um die Menschen: Nach meinen Erhebungen gehen 48 Prozent der Personalkosten an Bord aufs Konto der vier Senior-Offiziere. Wenn Sie 20 Schiffe haben, bedeutet das 80 solcher Manager. Wie viele von dem Kaliber haben Sie im Reederei-Büro? Beileibe nicht 80! Der größte Teil Ihres Manager-Talents ist auf See. Die Branche muss Wege finden, das zu nutzen!

? Können da auch kleine Reedereien mithalten?

Stopford: Vielleicht sogar besser als große. Ein flottenübergreifendes Internet funktioniert ziemlich schnell. Das lässt sich in 18 Monaten einrichten, und das geht auch im kleinen Maßstab. Unter dem Aspekt der Management-Kultur und des Informationsmanagements ist ein unternehmensweites Internet ein sehr mächtiges Instrument, gerade für ein Geschäft mit 20 oder 30 Schiffen, die rund um den Globus im Einsatz sind. Jeden einzelnen Mitarbeiter per E-Mail oder Telefon direkt erreichen zu können: Das dient der Kommunikation,

der Teambildung, der Identifikation mit dem Unternehmen, lässt sich aber auch für zielgerichtete Trainings nutzen. Es kann ein Katalysator für einen Kulturwandel sein.

? Worin besteht die Aufgabe der Unternehmensführung?

Stopford: Die Unternehmensführung und die Mitarbeiter müssen fest davon überzeugt sein, dass digitale Technologie das Geschäft zum Positiven verändern wird. Sie müssen diese Vision teilen und akzeptieren, dass der Prozess Zeit braucht und die Veränderung schwierig wird. Und sie müssen alle anderen im Unternehmen überzeugen, damit jeder auf diesen Punkt am Horizont fokussiert ist. Das Schwierige ist: Es kann Jahre dauern, bis man die Ernte einfährt.

? Für wie bedeutend halten Sie diesen Schritt?

Stopford: In der Schifffahrt haben wir immer wieder auf revolutionäre Weise die Dinge neu betrachtet: Ende des 15. Jahrhunderts begann die Ära der Navigation, man erforschte Meere, Winde und Strömungen und kartografierte die Welt, um sie navigierbar zu machen. Die Schiffe veränderten sich 300 Jahre lang kaum. Und dann kamen im 19. Jahrhundert die Dampfschiffe auf, mit denen man regelmäßige Liniendienste anbieten konnte und die die Europäer in die Lage versetzten, ihre Weltreiche zu managen. Es folgten die Globalisierung und der Trend zu immer grö-

ßeren Schiffen. Digitalisierung könnte eine weitere Entwicklung von ähnlicher Dimension sein. Schiffe kaufen und verkaufen kann jeder, aber das Schifffahrtsgeschäft wird deutlich managementintensiver.

? Wie steht die Branche in ein paar Jahrzehnten da?

Stopford: Meine Vision ist eine Branche, in der Flotten so betrieben werden, wie BMW Autos baut – schnell, effizient, maßgeschneidert auf jeden Kunden und brillant konstruiert (das soll keine BMW-Werbung sein, nur eine Analogie – ich habe einen Mercedes!). Schifffahrt ist eine einmalig faszinierende Industrie und hat viele Auf- und Abs ausgehalten. Es liegt in der Verantwortung jeder neuen Generation, den Schritt auf die nächste Ebene zu machen. Das ist es, was jetzt passieren sollte. Es empfiehlt sich, mit wenig Gepäck zu reisen, wenn man in der Schifffahrt unterwegs ist. |•••

Martin Stopford

- Geboren 1947, promovierter Wirtschaftswissenschaftler
- Seit 1990 beim maritimen Dienstleistungsunternehmen Clarkson
- Non-executive President von Clarkson Research Services

Alle fünf Jahre veröffentlicht die Klassifikationsgesellschaft DNV GL den sogenannten „Technology Outlook“ – eine umfangreiche Studie, die zeigt, wie sich der Klassifikationsprozess von Neubauten und der Betrieb von Schiffen durch neue Technologie verändern werden. Anfang Mai präsentierte das Unternehmen die neueste Ausgabe, den „Technology Outlook 2025“. Schwerpunkt diesmal: das vernetzte Schiff im digitalen Zeitalter.

DNV GL geht davon aus, dass die Digitalisierung der Schifffahrt 2025 sehr weit fortgeschritten sein wird. Das heißt: Spätestens dann sind alle Schiffe mit dem Internet verbunden und so weltweit erreichbar. Sowohl die Crew als auch das Flottenmanagement an Land können dann dieselben Daten nutzen. Entsprechend nimmt das Informationsvolumen zu. „Alle ein bis anderthalb Jahre verdoppelt sich die Datenmenge“, sagt Albrecht Grell, Leiter für digitale Lösungen und Innovationen der maritimen Sparte von DNV GL. „Pro Tag fällt auf einem einzigen Containerschiff ein Datenvolumen von 20 GB an.“

Schneller, effizienter, flexibler: Die Digitalisierung optimiert alle Bereiche der Seeschifffahrt – von der Flottenauslastung über das Routing, den Kraftstoffverbrauch bis hin zum Emissionsmanagement. Dass Schiffe in absehbarer Zukunft völlig autonom über die Meere fahren, halten die DNV GL-Experten durchaus für realistisch. „Wir rechnen damit, dass es im Jahr 2025 zu den ersten Versuchsanwendungen kommen wird. Zunächst werden unbemannte Schiffe Kurzstrecken zwischen zwei fixen Standorten befahren“, sagt Grell.

| Per Helm zum Zwillinging | Auch auf die Inspektion hat die Digitalisierung großen Einfluss. DNV GL arbeitet bereits mit dem sogenannten „Intelligenten Innenraum-Inspektionssystem (IRIS)“. Die Idee: Die Inspektoren tragen während ihrer Besichtigung einen Helm mit integrierter hochauflösender Kamera sowie einen Rucksack voll Technik.

Während sie durchs Schiff gehen, macht die Helmkamera unentwegt Aufnahmen, die automatisch in ein digitales Schiffsmodell – den sogenannten „Digital Twin“ – eingebunden werden. Weil der Zwilling mit dem Original vernetzt und kontinuierlich mit an Bord gesammelten Informationen gespeist wird, kann der Istzustand mit früheren Befunden verglichen und können so mögliche Schäden schneller erkannt werden. Das spart Zeit und damit Kosten.

Die Zukunftsmacher

| Innovationen | DNV GL stellt den „Technology Outlook 2025“ vor – und zeigt darin, wie die Zukunft der Schiffsklassifikation aussehen wird. Text: Sebastian Meißner

| Erfolgreiche Drohnetests | Für besonders schwer zugängliche Bereiche im Schiffskörper sollen in Zukunft speziell konzipierte Drohnen eingesetzt werden. Schon Ende 2015 war DNV GL in der Remontowa-Werft in Danzig an ersten Drohnetests zur Schiffsuntersuchung beteiligt. Dabei wurden Ladetanks für Öl und Chemikalien sowie Laderäume von Massengutfrachtern erfolgreich überprüft.

Ein weiterer Test dieser Unmanned Aerial Vehicles (UAV) wurde an Bord des Chemikaliertankers „Apollo“ der Reederei Carl Büttner Shipmanagement GmbH in Bremerhaven durchgeführt. „Schon alleine das geringere Risiko, die Tanks zu beschädigen, ist bei dieser Methode ein großer Vorteil“, sagt Jochen Huhn, Sicherheitsbeauftragter bei Carl Büttner, der sich

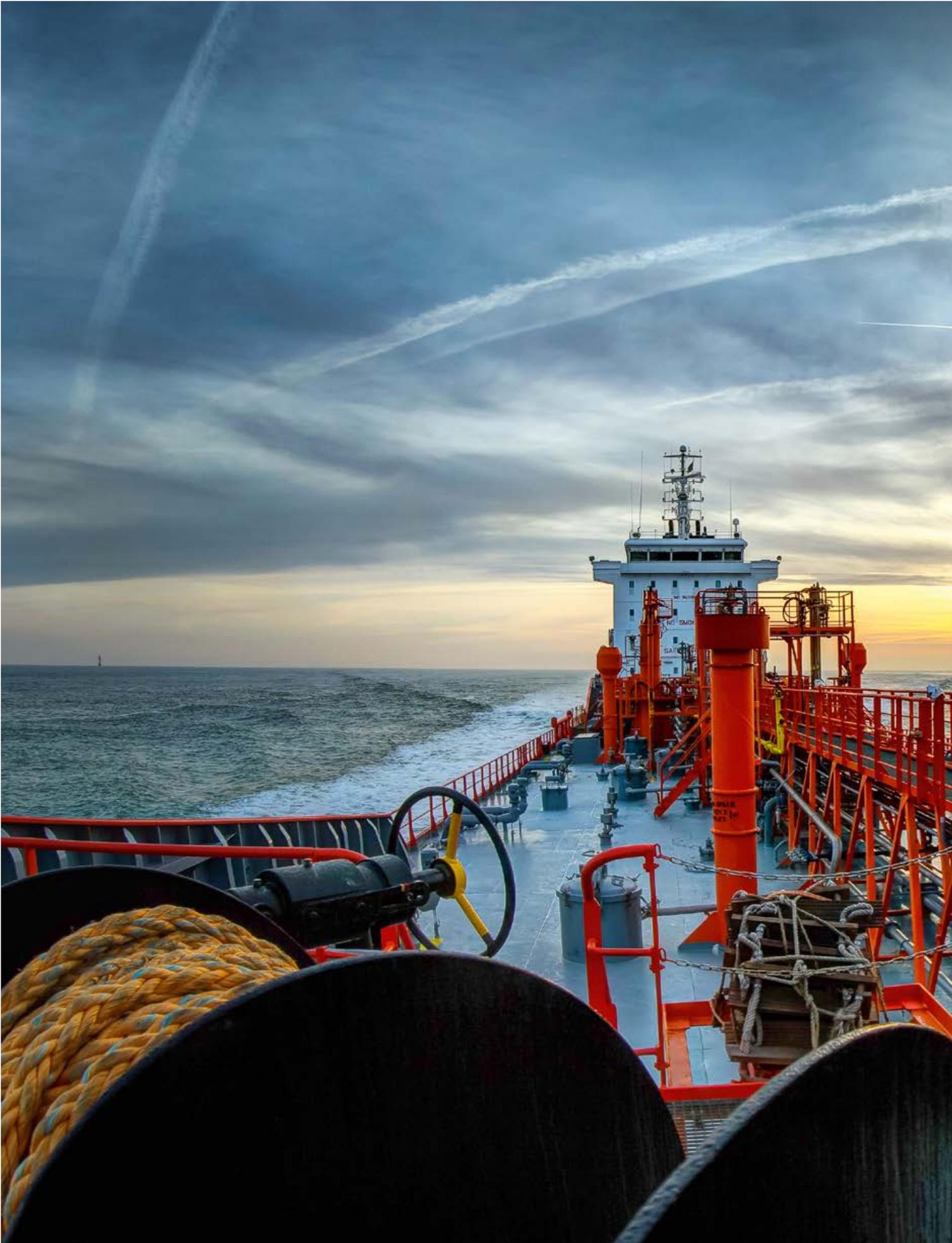
von der guten Qualität der Drohnenbilder überrascht zeigte. In einem nächsten Schritt sollen Drohnen nach genauen Spezifikationen von DNV GL gebaut werden. Diese könnten dann auch in Umgebungen eingesetzt werden, die für Schiffsinspektoren gewisse Restrisiken bergen. Auch 3-D-Vermessungen von Tanks und Schiffen sollen durch die Drohnentechologie bald möglich sein.

Größere Schiffe, strengere Regularien, höhere Datenmengen: Die maritime Wirtschaft wird immer komplexer. Mit technischen Innovationen begegnet DNV GL dieser Entwicklung. „Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten tragen neue Technologien dazu bei, die Industrie zu stärken“, sagt Knut Ørbeck-Nilssen, Chef der maritimen Sparte von DNV GL. Die Zukunft kann kommen. |●●



Drohne. Die Überprüfung schwer zugänglicher Bereiche an Bord übernehmen künftig speziell konzipierte Flugkörper.

Foto: DNV GL



Die Chemie stimmt

| **Chemikalentanker** | Schiffe wie die „Caroline Essberger“ sind weltweit mit gefährlicher Ladung unterwegs. Hochkarätige Technik und exzellent ausgebildete Crews sorgen stets für kompromisslose Sicherheit. Text: Hugo Finlay (Übersetzung: Svante Domizlaff), Fotos: JTE/Andreas Vallbracht

Feuerschutz.
Chemikalentanker verfügen über zahlreiche Vorrichtungen zur Brandbekämpfung.



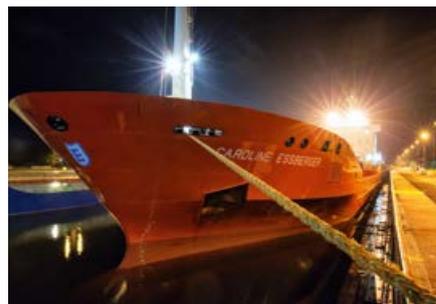


Brücke. Nicht nur bei der nächtlichen Schleusung ist von den Offizieren höchste Aufmerksamkeit gefordert.

Ein Schiff in flammend orangeroter Farbe auf See signalisiert schon von Weitem: Achtung, ich bin gefährlich, komm mir nicht zu nah! Meist steckt dahinter ein Tanker und nicht selten einer mit problematischer Ladung an Bord. So ein Schiff transportiert vor allem Chemikalien, darunter entflammbare Öle und ätzende Säuren. Die Schiffe der Hamburger Reederei John T. Essberger (JTE) sind dafür ein Beispiel.

Ihre Chemikaliertanker operieren entlang der europäischen Küsten vom Polarkreis bis zum Schwarzen Meer. Die Verladebrücken der Chemiefabriken, die sie ansteuern, liegen meist weit entfernt von großen Häfen: irgendwo am Ende norwegischer Fjorde, im Gewirr skandinavischer Schären wie im finnischen Porvoo oder dem schwedischen Stenungsund, in verschlickten Buchten und Flüssen wie Tees an der englischen Ostküste, auf der viel befahrenen Maas bei Rotterdam, in Antwerpen oder Stade an der Elbe. Ihre Einsatzgebiete auf See sind die im Winter finstere, vereiste Ostsee und die wegen ihrer Stürme und des enormen Verkehrs gefürchtete Nordsee.

| Arbeitspferde des Marktes | Gefährliche Ladung und schwierige Gewässer erfordern besonders geeignete Schiffe und dazu hoch qualifizierte Besatzungen. „Wir haben uns auf das komplizierteste und teuerste Marktsegment in der Tankschifffahrt →



Kaikante. Die „Caroline Essberger“ ist mit 123 Metern der längste Tanker der JTE-Flotte.

→ konzentriert“, sagt Reeder Eberhart von Rantzaу. Die Chemikalienfahrt ist ein relativ junger Bereich der Schifffahrt. Ihr Aufstieg fällt zusammen mit dem Boom der Mineralöl- und Kunststoffindustrie zu Beginn der 1970er-Jahre. Europa ist heute der weltgrößte Im- und Exporteur von Chemikalien. Die rund 29.000 europäischen Chemieunternehmen machen einen Umsatz von 673 Milliarden Euro im Jahr und beschäftigen 1,2 Millionen Menschen direkt und drei bis vier Millionen indirekt. Jährlich verschifft die Chemieindustrie in Europa rund 30 Millionen Tonnen flüssige Ladung, wovon John T. Essberger einen Anteil von etwa vier Millionen Tonnen abschöpft. 70 Prozent davon ist Kontraktladung, der Rest fällt auf dem freien Markt an, die sogenannte Spot-Ladung.

Chemikaliientanker sind die Arbeitspferde dieses Marktes. Sie tragen die Hauptlast, aber man nimmt sie kaum wahr. Dabei sind es technisch hochkomplexe und sehr teure Schiffe. Es gibt kaum einen anderen Bereich der Schifffahrt, der in vergleichbarer Weise überwacht und kontrolliert wird, wie der Chemikalienseetransport. „Der Wettbewerb entscheidet sich bei der Frage, welche Reederei in diesem Geschäft die höchsten Sicherheitsstandards und die beste Ausbildung ihrer Besatzungen bietet“, sagt Eberhart von Rantzaу, der das Unternehmen gemeinsam mit seinem Bruder Heinrich von Rantzaу führt.

| Äußerste Vorsicht | Rund 95 Prozent aller Produkte unseres täglichen Lebens basieren auf Chemikalien. Das sind vor allem Kunststoffe, die als Fertigprodukte ebenso hilfreich wie gesundheitlich harmlos sind. Sie setzen sich aber aus Grundstoffen und Zwischenprodukten zusammen, die mit äußerster Vorsicht zu behandeln sind und dabei in großen Mengen verschifft werden.

Dazu einige Beispiele: Phenol (Karbolsäure) bildet die Basis zur Herstellung von Kunststoffen, aus denen zum Beispiel CDs und Telefone geformt werden. Auch die hautfreundliche Seifenindustrie verwendet Karbol. Der Grundstoff Phenol →

Gegenverkehr. Die durch ihre Farbgebung gut erkennbare „Caroline Essberger“ mit den für Gastanker typischen Decksaufbauten fährt unter niederländischer Flagge.

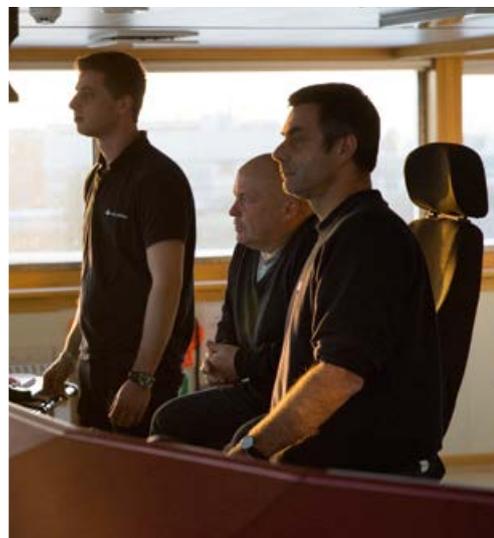
Mahnung. Die speziellen Sicherheitsvorschriften sind überall präsent – und von der Mannschaft strikt einzuhalten.

Notfallducse. Wer trotz aller Vorsichtsmaßnahmen doch mal in Kontakt mit Chemikalien kommt, kann hier sofort dekontaminiert werden.

Konzentration. Das Führungsteam auf der Brücke ist sich seiner besonderen Verantwortung bewusst.

Wartung. Die kontinuierliche Funktionsprüfung aller wichtigen Aggregate gewährleistet einen reibungslosen Transport.





**Kontrollgang.**

Die Funktion der Sicherheitsvorrichtungen wird quasi rund um die Uhr überprüft.



DAL/John T. Essberger

••• Die Reederei John T. Essberger (JTE) ist ein Unternehmensteil der Firmengruppe Deutsche Afrika-Linien/John T. Essberger, die im Besitz der Familie von Rantzau ist. Die Brüder Eberhart und Heinrich von Rantzau steuern die Reederei-Gruppe. Dr. Eberhart von Rantzau ist Mitglied im Präsidium des Verbands Deutscher Reeder und engagiert sich außerdem als Honorarkonsul von Südafrika.

JTE beschäftigt 22 Chemikalientanker in der europäischen Küstenfahrt. John Theodor Essberger (1886-1959), der die Reederei 1924 in Hamburg gründete, gehört zu den Pionieren der Tankfahrt. Nach der großen Ölkrise 1973 zog sich JTE aus der Rohölfahrt mit Großtankern zurück und konzentriert sich seither auf die Chemikalien-Parcel-Fahrt. Die Schiffe, Baujahr 1996 bis 2013, sind zwischen 90 und 123 Meter lang, zwölf davon haben Eis-klasse. www.rantzau.de

→ hingegen ist ein Teufelszeug. Phenoldämpfe sind hochgiftig und explosiv, und Phenol auf der Haut eines Menschen kann schon in winzigen Mengen tödlich sein. Es ist ätzend und greift das zentrale Nervensystem an.

Eine andere Chemikalie, das zur Herstellung von Schaumstoffen verwendete Toluoldiisocyanat (TDI), ist so giftig, wie es sich anhört. TDI muss dazu beim Transport auf einer genau spezifizierten Temperatur gehalten und unter einer Stickstoffglocke im Tank ruhiggestellt werden. Natronlauge (Caustic Soda) – wir kennen sie aus Reinigungsmitteln im Haushalt – gehört zu den meistverbreiteten Grundstoffen der Chemieindustrie. In der Konzentration, wie sie verschifft wird, hat Natronlauge auf der Haut ebenfalls lebensgefährliche, extrem ätzende Eigenschaften. Hinzu kommt: Fällt die Temperatur im Tank unter 13 Grad Celsius, kristallisiert die Flüssigkeit.

Weniger gefährlich, dafür eine ziemliche Schweinerei ist der Transport von ausgelassenem Schweinefett, das in der Mineralölindustrie den Bioanteil im Dieseltreibstoff ausmacht. Während der Transport von Schmalz in geheizten Tanks keine sicherheitsrelevanten Probleme bereitet, ist das anschließende Reinigen der verfetteten Tanks eine riesige Sauerei. Allein John T. Essberger verschifft auf seiner Flotte jährlich etwa 75.000 Tonnen Schweinefett.

| Komplexe Technik | Die im europäischen Küstenverkehr eingesetzten Chemikali-

entanker der Reederei John T. Essberger sind mit einer Größe von 2.500 bis 8.500 Tonnen vergleichsweise kleine Schiffe, denn viele der Bestimmungshäfen bieten wenig Platz zum Manövrieren. Chemikali-entanker, in der Fachsprache Chemical Parcel Tanker genannt (von parcel, Partie), sind dafür konstruiert, in ihren Tanks mehrere Flüssigkeiten zugleich zu verschiffen – solche, die man trinken kann, und andere, die hochgiftig sind. Gebaut werden die Tanker nach den verbindlichen Vorschriften des IBC-Code (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk) der Weltschifffahrtsorganisation IMO.

Der IBC-Code unterscheidet drei Schiffstypen, die sich nach den Anforderungen der Ladung richten. Der Typ 1 gilt für Schiffe mit hochgefährlicher Ladung, von denen es aber nur sehr wenige gibt, da solche Ladung selten als Massengut (bulk) gefahren wird. Die Reederei John T. Essberger beschäftigt Tanker des Typs 2 und 3. Diese Schiffe verfügen über eine doppelte Rumpfhülle und doppelte Decks. Tanker, die besonders in der Ostsee eingesetzt werden, sind nach der schwedisch-finnischen Eisklasse 1A klassifiziert, was den Einsatz bei einer geschlossenen Eisdecke von bis zu 80 Zentimetern Stärke erlaubt.

Dieser Typ Chemikali-entanker kann in bis zu 20 separaten Tanks 20 unterschiedliche Ladungsarten fahren, in Partien von 100 bis zu 750 Tonnen. Mit Ausnahme eines einzigen Schiffs, das für einen besonderen Einsatz mit kunststoffversiegelten

Pflegeinsatz. „No Smoking“ und „Safety First“ – die Warnhinweise sind auf Chemikali-entankern von besonderer Bedeutung. Die Crew hält das Schiff nicht nur sauber, sondern rein.

(coated) Tanks gebaut wurde, verfügen alle Tanker der Essberger-Flotte über rost- und säurefeste Tanks aus Duplex-Edelstahl. Es gibt weltweit nur wenige Werften, die mit diesem Material umgehen können, was die Baukosten erheblich erhöht.

Die Ausrüstung der Schiffe entspricht dem letzten Stand der Technik. Dazu gehören hydraulische Tiefbrunnenpumpen in den Tanks, Tankradar, Tanksensoren und Vorrichtungen zur Entnahme von Ladungsproben. Alle Ladungsoperationen, einschließlich der Pumpen für das Ladungsgut und das Ballastwasser, können ferngesteuert vom Ladungskontrollraum aus bedient werden. Mithilfe von Heizungsrohren und Heizungsschlangen, die entweder mit Thermalöl oder mit einem Wasser-Glykol-Gemisch gefüllt sind, lassen sich die Tanks auf bis zu 80 Grad Celsius erhitzen.

| Höchstes Reinheitsgebot | Zu beachten ist bei der Beladung, dass Flüssigkeiten mit niedrigem Flammpunkt nicht etwa in Tanks verschifft werden, die neben geheizten Tanks angeordnet sind. Manche Kunden verlangen, dass ihre Chemikalie nicht in Tanks gefüllt wird, die zuvor eine unverträgliche Flüssigkeit enthielten – trotz gründlicher Reinigung. Auch auf die richtige Heizung kommt es an. Heizschlangen mit Thermalöl eignen sich nicht zum Erwärmen von pflanzlichen Ölen, und Chemikalien, die mit Wasser reagieren, dürfen nicht von Rohren geheizt werden, die ein Wasser-Glykol-Gemisch enthalten.

Tanks müssen vor dem Beladen nicht nur sauber sein, sondern klinisch rein. An Bord stehen dafür unter anderem UV-Spektrometer zur Verfügung, mit denen der Zustand der Tanks überprüft wird, bevor der Ladungsinspektor des Kunden erscheint und Proben von der Tankinnenwand nimmt. Im Anhang 2 der internationalen MARPOL-Konvention zur Verhütung der Meeresverschmutzung sind Kategorien festgelegt, welche Chemikalien auf hoher See gereinigt werden dürfen und welche nicht. Kategorie-X-Substanzen wie Mineralölprodukte dürfen wegen ihrer Umweltschädlichkeit grundsätzlich nur an Land entsorgt werden. Für Kategorie-



Begegnung. Die 1992 gebaute „Liselotte Essberger“ wurde im vergangenen Jahr altersbedingt verkauft und fährt nun Speiseöl für eine norwegische Reederei.



Y-Substanzen ist das Waschen der Tanks in kleinsten Mengen auf See erlaubt, und nur Kategorie-Z-Substanzen sind für die vollständige Reinigung der Tanks auf See unschädlich.

Die Sicherheitsstandards von Reederei, Schiff, Besatzung und Ladung unterliegen nicht nur der behördlichen Überwachung, sondern auch einer strengen internen Aufsicht durch die Chemieindustrie. Die meisten Chemieunternehmen schreiben vor, dass die Tanker nicht älter als 20, maximal aber 25 Jahre sein dürfen. Die Einhaltung ihrer Richtlinien und die Qualität der Tankerreedereien und ihrer Schiffe werden durch die Chemieindustrie kontinuierlich überprüft.

Solche Kontrollen oder Audits können bis zu zwölf Stunden dauern und finden pro Schiff im Schnitt viermal im Jahr statt. Mit dem Chemical Distribution Institute (CDI) und dem Oil Companies International

Marine Forum (OCIMF) verfügt die Industrie dafür über eigene Prüfinstitute.

Selbst draußen auf See gelten für Chemikalien-tanker eigene Gesetze, zumindest, wenn sie gefährliche Ladung an Bord haben. So müssen sie bestimmte Zwangswege einhalten, die sogenannten Tiefseepassagen, sie dürfen auf Revierfahrt nur bei guter Sicht unterwegs sein – und im viel befahrenen Nord-Ostsee-Kanal werden sie, um gefährliche Begegnungen zu vermeiden, schnell mal in einer Weiche geparkt.

Man sieht: Die flammend orangerote Warnfarbe der Schiffe ist nicht mehr als ein Symbol für die Sorge um Sicherheit auf See. Dahinter steckt weit mehr, nämlich ein streng überwacht, ausgeklügeltes System zur Vermeidung von Unfällen. Es wird eine Menge dafür getan, dass die Chemikalien-tanker auch in Zukunft einen sicheren Kurs steuern. |•••

Das Flaggschiff

••• Die 2010 von Dr. Eberhart v. Rantzaus Tochter Caroline in Rotterdam getaufte „Caroline Essberger“ (IMO 9439151) ist mit gut 123 Metern Länge, 17 Metern Breite und einem Tiefgang von 7,50 Metern der größte Chemikalien-tanker der Reederei John T. Essberger. Der Tanker verfügt über eine Tragfähigkeit von 8.500 DWT und ist für „schwierige Eisverhältnisse“ (Klasse 1A) klassifiziert. Er fährt unter niederländischer Flagge.

www.essberger.biz

Asien setzt auf LNG

| Flüssigerdgas | Von Deutschland über China bis Singapur:
Die scharfen Grenzwerte für die Emission von Schwefel machen LNG weltweit für die Schifffahrt attraktiv. Auch der asiatische Raum hat den alternativen Brennstoff für sich entdeckt. Text: Dirk Ruppik und Sabrina Junge

Tendenz: langsam sinkend – Preis von LNG in Japan

Angaben in US-Dollar (wechselkursbereinigt, Basis 2005) je Million BTU (British Thermal Unit: internationale Einheit, mit der Wärmeerzeugung gemessen wird).



Ob vor der kalifornischen oder kanadischen Küste oder in Nord- und Ostsee – diese Gebiete haben eines gemeinsam: Sie sind „Emission Control Areas“, kurz ECAs. In diesen Sonderzonen gelten strenge Umweltrichtlinien, festgesetzt durch die International Maritime Organization (IMO). Seit dem 1. Januar 2015 ist hier jedes Schiff verpflichtet, einen höherwertigen Brennstoff einzusetzen, dessen Schwefelgehalt nicht mehr als 0,1 Prozent betragen darf. Auch China hat nachgezogen und wies Schiffsbetreiber in bestimmten Küstenregionen dazu an, nur niedrigrschwefligen Treibstoff (Grenzwert: 0,5 Prozent) zu verwenden. Das gilt für das Pearl River Delta vor Hongkong,

für den Golf von Bohai (Peking) und die Region Shanghai.

Die strikten Umweltauflagen stellen Werften und Reeder zunehmend vor Probleme. Noch immer fahren die meisten Schiffe mit Schweröl. Der große Nachteil des zähflüssigen Stoffes: der Ausstoß von Schwefeldioxid, Kohlendioxid und Stickstoffoxiden. Die Installation von Abgasreinigungssystemen ist umständlich und kostspielig. Eine attraktive Alternative ist der emissionsarme Brennstoff LNG. Hier fallen weder Schwefeldioxide noch Rußpartikel an. Die Emission von Stickoxiden reduziert sich um bis zu 80 Prozent, die von Kohlendioxid um 25 Prozent. „Wir sehen den Einsatz von verflüssigtem →

Aufbruchstimmung.

Häfen wie Singapur wollen durch LNG-Infrastruktur sauberer werden.



→ Erdgas als einen wichtigen Pfad, um die Umweltvorschriften heute und in Zukunft zu erfüllen“, sagt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR.

Trotz minimaler Wachstumsraten prophezeit die Internationale Energieagentur (IEA) eine bis 2020 konstant steigende Produktion von Flüssigerdgas – dank zahlreicher neuer Förderprojekte. So schwingt sich derzeit Australien zur neuen LNG-Großmacht auf.

| Hohe Wettbewerbsfähigkeit | Für die Schifffahrt, die dem Thema LNG gegenüber durchaus aufgeschlossen ist, wären niedrige Preise attraktiv, weil sich dann die Kosten für die Technik schneller amortisierten. Flüssiggas ist bislang vor allem ein wichtiger Energieträger an Land: „Einige Staaten wie Japan oder Südkorea decken ihren Gasbedarf fast komplett durch LNG“, sagt Kurt Oswald, Energieexperte bei der Unternehmensberatung A.T. Kearney. Aber die globale Nachfrage ist rückläufig. So fielen 2015 die weltweiten LNG-Importe im Vergleich zum Vorjahr um mehr als ein Viertel auf schätzungsweise 328 Milliarden US Dollar (USD). Ein Grund dafür ist, dass Chinas Nachfrage nicht so stark gestiegen ist, wie erwartet.

Niedrige Preise, geringe Schadstoffemissionen, Einhaltung der strengen Umwelttrichtlinien: LNG könnte zur Patentlösung für eine saubere Schifffahrt werden. Der Meinung waren auch Experten auf der



Foto: Frank Krenas/VDR



Der Einsatz von verflüssigtem Erdgas ist ein wichtiger Pfad, um die verschärften Umweltvorschriften heute und in Zukunft zu erfüllen.“

Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDR

internationalen Gaskonferenz „Gastech“ im vergangenen Oktober in Singapur. Das Beratungsunternehmen Wood Mackenzie prognostiziert dem alternativen Brennstoff ein gewaltiges Wachstum. So könnten bereits 2030 bis zu 60 Millionen Tonnen LNG jährlich in den maritimen Sektor fließen.

Auch die Klassifikationsgesellschaft DNV GL vertraut auf die neue Brennstoffalternative und hat schon diverse Neu- und Umbauten begleitet. Laut dem Klassifizierer waren im März 2016 weltweit 77 LNG-betriebene Schiffe im Einsatz. Für erdgasbetriebene Schiffe hat DNV GL bereits Standards entwickelt. So entstand auch der Tanker „LNGreen“, ein Schiff, das LNG nicht nur transportiert, sondern auch als Brennstoff verwendet. Am Bau des Prototyps war die koreanische Werft Hyundai Heavy Industries (HHI) beteiligt.

Grüne Energie wird bei dem weltweit größten Schiffbauer großgeschrieben: Im Zeitraum von zwei Jahren haben die Koreaner sechs LNG-taugliche Contai-

nerschiffe mit einer Kapazität von 18.000 TEU fertiggestellt und an die United Arab Shipping Company (UASC) übergeben. Die sechs kleineren Schwesterschiffe (15.000 TEU) wurden in Kooperation mit Hyundai Samho Heavy Industries (HSHI) fertiggestellt – fünf weitere Containerriesen dieser Klasse sollen noch folgen. Alle Schiffe sind mit Dual-Fuel-Motoren ausgestattet und können zwischen herkömmlichen Brennstoffen und LNG wechseln.

Zudem unterzeichneten HHI und General Electric (GE) in diesem Jahr eine Absichtserklärung für die umfassende Weiterentwicklung von sogenannten COGES-Paketen (COmbined Gas turbine Electric and Steam), ein kombiniertes System aus Gas- und Dampfturbinen. Bereits 2014 hatten sich die beiden Unternehmen gemeinsam mit Lloyd's Register auf ein innovatives Schiffbauprojekt geeinigt: Es soll ein effizientes und sauberes 14.000-TEU-Schiff mit LNG-Gasturbinen und Elektromotoren-Antrieb entstehen. Byeong-Rok

Neubau. Das 15.000-TEU-Schiff „Sajir“ fährt mit Dual Fuel-Motoren und kann zwischen herkömmlichen Brennstoffen und LNG wechseln.



Foto: kees torn - CC BY-SA 2.0

Lee, für Schiffsdesign verantwortlicher Topmanager bei HHI, erwartet, dass der Ozeanriese die Containerschiffahrt durch die verbesserte Effizienz und Flexibilität revolutionieren wird. Großen Anteil daran dürfte der umweltfreundliche Dual-Fuel-Antrieb samt COGES-Technologie haben.

| Bewegung auf dem LNG-Markt | Auch die maritime Branche Chinas setzt auf Erdgas. So hat die China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) den ersten LNG-Schlepper Asiens übernommen. Seit rund einem Jahr ist die beim Zhenjiang Shipyard fertiggestellte „Hai Yang Shi You 525“ an der asiatischen Küste unterwegs (siehe Kasten).

Singapur will zentraler LNG-Umschlagplatz werden – und plant den Ausbau

seiner LNG-Infrastruktur. „Die Einführung des LNG-Bunkerns in Singapur wird den internationalen Markt grundlegend verändern“, sagt ein Branchenkenner. Bereits nächstes Jahr sollen Schiffe dort LNG tanken können. Insgesamt sei die globale LNG-Situation noch ausbaufähig, aber es werde in Zukunft eine Menge Bewegung geben. Das könnte mittelfristig dazu führen, dass die Versorgung mit LNG in wichtigen Häfen gewährleistet ist.

Neben dem ganzen LNG-Hype gibt es auch einige Herausforderungen, die bei der Einführung der neuartigen Technik überwunden werden müssen. So ist es noch immer teuer, ein Schiff LNG-tauglich auszustatten. Neben den Dual-Fuel-Motoren, die sowohl LNG als auch herkömmlichen

Brennstoff nutzen können, sind vor allem die Tanks für das -163 °C kalte Flüssiggas ein großer Kostenpunkt. „Es kann in der Forschung noch viel getan werden. Dafür werden aber auch mehr Anreize der Regierung für die Nutzung von Erdgas als Schiffsbrennstoff benötigt“, sagt der PIL-Geschäftsführer Siong Seng – eine Bewertung, der sich für Deutschland auch der VDR anschließt. Schätzungen der Danish Maritime Authority (DMA) gehen davon aus, dass die Kosten je nach Schiffstyp um bis zu 30 Prozent über denen für ein Schiff liegen, das mit Schiffsdiesel betrieben werden soll. Die gute Nachricht: Die Bundesregierung will bis Ende des Jahres ein Förderprogramm für LNG-Schiffe auf den Weg bringen (s. S. 16). |●●●

Schlepper. Die

„Hai Yang Shi You 525“ fährt mit umweltfreundlichem Antriebs.



Foto: Rolls-Royce

Abgeschleppt mit LNG

●●● Weltweit sind 77 erdgasbetriebene Schiffe im Einsatz (Stand: März 2016). Die meisten von ihnen sind Fähren, Versorgungsschiffe und LNG-Tanker. In China ist seit Kurzem auch ein umweltfreundlicher Schlepper unterwegs. Die „Hai Yang Shi You 525“, von Zhenjiang Shipyard gebaut, ist mit zwei Rolls-Royce-Maschinen des Typs Bergen C26:33L9PG ausgerüstet – und fährt mit LNG. Damit folgt die China National Offshore Oil Corporation dem Wunsch der Regierung, künftig verstärkt auf umweltschonende Schiffe zu setzen. „Dieser Auftrag markiert eine neue Ära für Schlepper-Antriebstechnik in China“, sagt Richard Wang von Rolls-Royce. „Immer mehr Reeder werden künftig den Vorteil von sauberen Brennstofflösungen für sich und ihre Schiffe entdecken“, so Wang.

ANZEIGE

| NEUE SCHIFFE |

| NORDSEINE |

IMO-Nummer	9596052
Reederei	Reederei Nord, Hamburg
Flagge	Malta
Ablieferung	2015
Typ	Massengutfrachter
Tonnage	23.975 BRZ
Tragfähigkeit	38.036 TDW
Ladekapazität	47.936 Kubikmeter
Werft	Zhejiang Ouhua Zhoushan (CHN)
Länge/Breite/Tiefgang	189,99 m/28,33 m/10,52 m
Motor/Leistung	MAN-B&W 5G50ME-B9/6.575 kW
Geschwindigkeit	14,8 Knoten
Klasse	Class NK



| AIDAPRIMA |



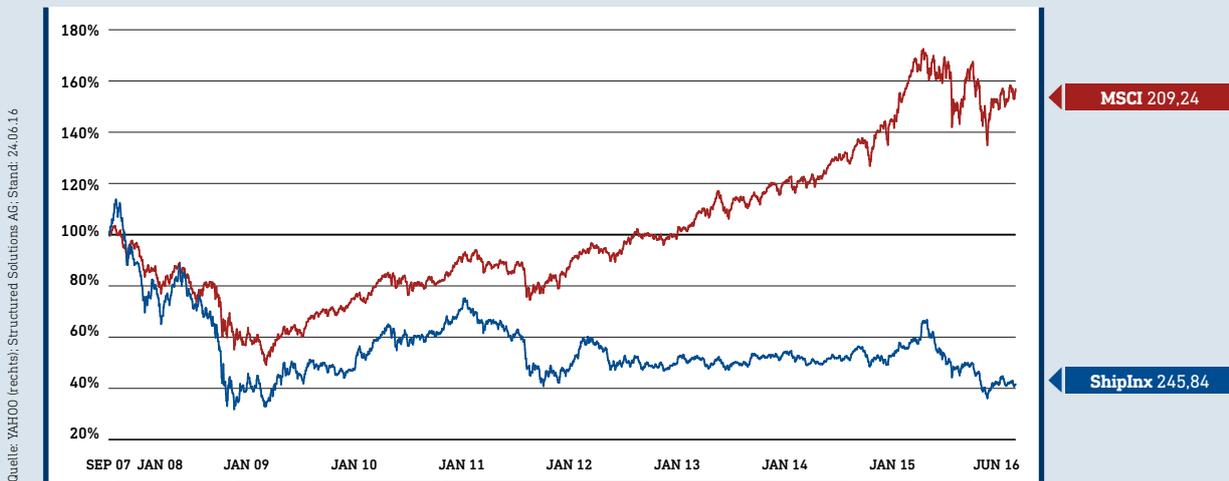
IMO-Nummer	9636955
Reederei	AIDA Cruises, Rostock
Flagge	Italien
Ablieferung	April 2016
Typ	Kreuzfahrtschiff
Tonnage	125.572 BRZ
Tragfähigkeit	9.200 TDW
Passagiere	3.300
Werft	Mitsubishi, Nagasaki (JPN)
Länge/Breite/Tiefgang	299,95 m/37,65 m/8,25 m
Motor	3xMaK 12VM43C + 1x12VM46DF
Geschwindigkeit	20 Knoten
Klasse	Germanischer Lloyd

| BUGSIER 22 |

IMO-Nummer	9763253
Reederei	Bugsier Reederei Hamburg
Flagge	Deutschland
Ablieferung	April 2016
Typ	Hochseeschlepper
Tonnage	270 BRZ
Bunkerkapazität	70 Kubikmeter
Pfahlzug	70 Tonnen
Werft	Damen, Gorinchem (NLD)
Länge/Breite/Tiefgang	24,55 m/10,70 m/5,35 m
Motor/Leistung	2 Caterpillar 3516C/4.200 kW
Geschwindigkeit	13 Knoten
Klasse	Lloyd's Register



Fotos: Hasenpusch (2), AIDA Cruises



Deutsche Aktien outperformen schwierigen Markt

Die Aktienmärkte waren Ende Juni zumindest in Europa natürlich vom Brexit und den folgenden Turbulenzen überschattet. Doch auch in den maritimen Segmenten gab es Bewegungen, die nicht übersehen werden sollten.

Der Rückblick auf die letzten Quartale an den Aktienmärkten ist zunächst ernüchternd. Während die Werte der ansonsten erfreulichen Tankreedereien stetig um insgesamt 35 Prozent gefallen sind, stürzte der Dry-Bulk-Sektor sogar um 60 Prozent ab. Auch das Containersegment ist nach dem Aufschwung im ersten Halbjahr 2015 stark in Mitleidenschaft gezogen worden: Doch gerade hier zeigte sich erneut, dass das deutsche Vorzeigeunternehmen **Hapag-Lloyd** herausragt.

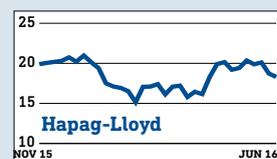
So konnten die Hamburger vermelden, dass sie im ersten Quartal 2016 operativ schwarze Zahlen schrieben. Dazu kommt das proaktive Vorgehen in Konsolidierungsfragen. Entsprechend belohnten die Anleger die Hanseaten: Zeitweilig stieg der Aktienkurs gegenüber den Werten von Mitte Februar um 35 Prozent.

Ganz anders beim koreanischen Konkurrenten **Hyundai Merchant Marine** (HMM), dessen Aktienkurs bis Ende Mai um rund 60 Prozent absackte. Auch milliardenschwere Stützungsmaßnahmen brachten nur kurzzeitige Erholung, bis die Reederei in die Arme der 2M-Allianz gedrängt wurde, um dort – wie einige Marktbeobachter vermuten – ganz aufgesogen zu werden. Eine Kapitalerhöhung in Form

von zusätzlichen Aktien im Wert von über zwei Milliarden US-Dollar soll die Liquidität zumindest kurzfristig sichern. Vielleicht hilft es ja, um die Braut zu schmücken.

Noch schlechter erging es lediglich dem koreanischen Schiffbauer **Hyundai Heavy Industries** (HHI), der mit Mühe ein selbst gesteuertes Sanierungsprogramm bis 2018 auf die Beine stellen darf. In Anbetracht sinkender Aufträge und teurer Produktion ein fast unmögliches Unterfangen, ohne sehr schmerzhaft Einschnitte vorzunehmen. Die Investoren scheinen eine schnelle Erholung auch hier eher skeptisch zu beurteilen.

Für heftige Kursausfälle sorgten Meldungen aus dem Hause **Maersk**. Nach der überraschenden Absetzung des bis-



Hapag-Lloyd AG

••• Nach einem „anspruchsvollen“ 1. Quartal 2016 konnte Hapag-Lloyd mit positivem Ergebnis abschließen. Die Transportmenge stieg, der Börsenkurs ebenso.



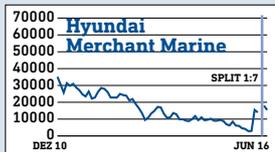
MPC

••• Nach der Übernahme der Reederei Ahrenkiel 2015 hat sich der Kurs ins Positive gedreht – auf den höchsten Stand seit Ausbruch der Finanzkrise 2008. Das Emissionshaus hat sich neu erfunden.

Quelle: Yahoo, Stand: 24.06.16



Experte. Dr. Max Johns kommentiert für die Deutsche Seeschifffahrt die Entwicklung der maritimen Börsenwerte.



Quelle: Yahoo; Stand: 24.06.16

→ herigen Gruppen-CEOs wurde bekannt, dass das Konglomerat möglicherweise im Herbst in Einzelbereiche aufgespalten werden soll. Untermalt war das Ganze von Gerüchten, Maersk Line könne HMM schlucken und hinter allen Veränderungen stünden seismische Bewegungen in der Eignerfamilie.

Die Bulk-Reedereien sackten – angeführt von **Dry-Ships** – im Wert ab. Bemerkenswert die Entscheidung von **Safe Bulkers**, bis zu zwei Millionen eigener Aktien zu-

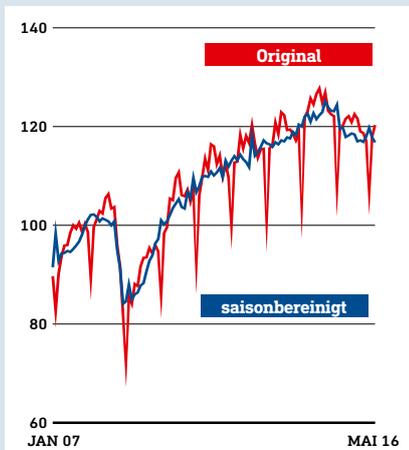
rückzukaufen, um den Kurs zu stärken. Das würde mehr als fünf Prozent der gehaltenen Aktien entsprechen. Genutzt werden sollen dazu trotz der jüngsten Verluste die Barreserven von über 100 Millionen Dollar. Die Maßnahme reiht sich in ähnliche Transaktionen ein, die vor allem die Börsenaufsicht beruhigen, wenn aus Schifffahrtsaktien Pennystocks werden.

Wenig beachtet wurde unterdessen, was sich bei den eher kleineren Notierungen an der deutschen Börse tat. So

haben sich nach einem flach verlaufenen Jahr 2015 bei den ursprünglich als Emissionshäuser platzierten Unternehmen **Lloyd Fonds, HCI** und **MPC** die Kurse zuletzt verdoppelt. Hintergrund ist u.a., dass sich alle auf die neue Situation an den Kapitalmärkten eingestellt haben und nach einer ersten Welle des Kostensparens und der Fokussierung auf Asset-Verwaltung sich nun an die Neuerfindung des Geschäftes machen. Es lohnt sich, das Teilssegment weiter zu beobachten. |...

HMM

••• Sorgen plagen nicht nur Koreas Werften, auch die beiden Großreedereien sind auf Staatshilfe angewiesen. Die Anleger scheinen nur noch wenig Vertrauen in Hyundai Merchant Marine zu haben.



Quelle: VHSS; Stand: 22.06.2016

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX

Welthandel erneut rückläufig

••• Der Containerumschlag-Index des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung (RWI) und des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) ist im Mai von 117,9 (revidiert) auf 116,8 gefallen. Damit erreicht der Index den niedrigsten Wert seit Ende 2013. Dies deutet auf eine fortgesetzte Schwäche des Welthandels hin. Die Schnellschätzung für Mai stützt sich auf Angaben von 41 Häfen mit drei Viertel des im Index abgebildeten

Umschlags. Die Angaben für März wurden nur leicht um 0,2 Punkte nach oben revidiert. Um den Index zu bilden, werden zunächst die Containerumschläge der betrachteten Häfen addiert. Fehlende Monatsangaben werden mithilfe statistischer Verfahren geschätzt. Aus dem Ergebnis wird ein Index abgeleitet, wobei das Jahr 2008 als Basis dient. Die Reihe wird um saisonale Einflüsse und Kalendereffekte bereinigt. www.isl.org/www.rwi-essen.de

NEW CONTEX

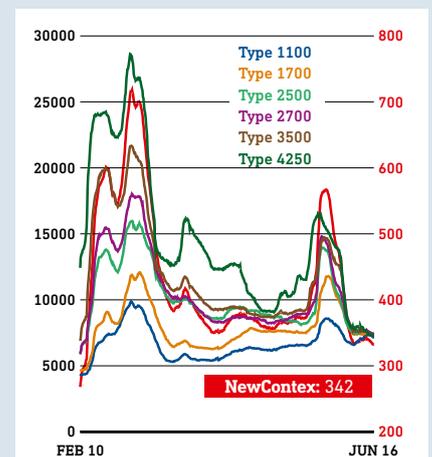
Stabil auf weiter sehr niedrigem Niveau

••• Der von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. herausgegebene New ConTex zeigte zuletzt unterschiedliche Entwicklungen. Während die kleineren Einheiten zwischen 1.000 und 2.000 TEU sowie die Panamax-Einheiten verloren, konnten die Sub-Panamax-Klassen mit 2.500 bis 2.700 TEU leicht zulegen.

In der Summe muss der Index aber erneut einen Punkt abgeben und steht aktuell bei 332 Punkten – gegenüber dem Vorjahr

ein Minus von 40 Prozent! Im Vergleich zum Vormonat verlor der Index sechs Punkte (-1,8 Prozent), wobei die 1.100-TEU-Einheiten und die 3.500-TEU-Einheiten mit -2,2 bzw. -2,5 Prozent die größten Rückgänge verzeichneten. Die spürbare Marktbelebung bei den bisherigen Post-Panamax-Einheiten durch die Eröffnung des erweiterten Panamakanals spiegelt sich nicht im Index wider, da diese Einheiten nicht vom New ConTex erfasst sind.

www.vhss.de



Quelle: VHSS; Stand: 22.06.2016

Foto: DVB Bank



SCHIFFFAHRTSKRISE

Deutlich weniger Gewinn bei der DVB Bank

••• Das Konzernergebnis der DVB Bank SE ist im 1. Quartal 2016 um mehr als zwei Drittel auf 19 Mio. Euro gesunken. Im Kerngeschäft Transport Finance wurden 27 Transaktionen mit einem Volumen von 1,2 Mrd. Euro abgeschlossen (Q1 2015: 51 Transaktionen mit 1,7 Mrd. Euro). Die Bank verfolgte in den anhaltend schwierigen Marktsegmenten der Schifffahrt eine zurückhaltende Kreditvergabepolitik. Die Risikovorsorge verdreifachte sich auf 36,3 Mio. Euro. www.dvbbank.com

EMISSION

Reederei MST bringt Schiffsfonds

••• Mit der MST Schiffsbeteiligung Marguerita und Tanja startet die bayerische Reederei MST den ersten Schiffsfonds seit über zwei Jahren – und die erste KAGB-regulierte Schiffsbeteiligung überhaupt. Anleger beteiligen sich an den zwei Neubauten MS „Marguerita“ und MS „Tanja“, sogenannten Flex-carriern (Spezialität: Kaolin) mit einer Ladekapazität von jeweils 27.500 DWT. Beide Schiffe sind für die nächsten fünf Jahre an IMerys Clays verchartert, die Bereederung übernimmt MST. Die hohe Selbstbeteiligung der Reederei (ca. 40 Prozent), die Festcharter und die Vollregulierung nach KAGB erhöhen das Sicherheitsprofil. Der Initiator plant mit einem Gesamtmittelrückfluss von knapp 210 Prozent, wobei die jährlichen Auszahlungen wegen der Tonnagesteuer nahezu steuerfrei sind (s. S. 28). www.minship.com

SCHIEFLAGE

Marenave AG muss Flotte abstoßen

••• Die Marenave Schifffahrts AG hat im Rahmen der Gespräche mit den Banken eine unter Gremienvorbehalt stehende Absichtserklärung erhalten. Danach soll die gesamte Marenave-Flotte zur bestmöglichen Rückführung der von den Banken an die Einschiffgesellschaften unter Mithaf-

tung der Marenave ausgereichten Schiffsfinanzierungsdarlehen abverkauft werden. Die Banken sind ferner bereit, unter bestimmten Voraussetzungen die Enthftung der Gesellschaft zu erklären. Das ist Voraussetzung für den möglichen Einstieg eines Investors. www.marenave.com

ANZEIGE

Initiative gegen Plastikmüll

••• Wie entsteht Plastikmüll? Wie viel davon schwimmt in Meeren und Ozeanen? Welche langfristigen Auswirkungen hat das auf Menschen und Tiere? Diese und weitere Fragen sollen im Rahmen des Projektes „Plastik in der Umwelt“ beantwortet werden. Über die Förderung verschiedener Forschungsvorhaben will das Bundesministerium für Bildung und Forschung das Problem der Plastikverschmutzung ganzheitlich erfassen. Das Projekt ist Teil des Wissenschaftsjahres 2016/17 „Meere und Ozeane“ und zunächst auf drei Jahre ausgelegt. Fördersumme: 28 Millionen Euro. www.bmbf.de



Foto: Inna-Forella

Plastikflasche. Die Ozeane und Strände sind mit großen Mägen von Unrat verunreinigt.

„Poseidon“ auf Jubiläumsfahrt

••• Die am GEOMAR in Kiel beheimatete und von der Abteilung Forschungsschiffahrt der Reederei Briese bereederte „Poseidon“ feiert ein außergewöhnliches Jubiläum: Ende Mai startete das 60 Meter lange Forschungsschiff zu seiner 500. wissenschaftlichen Ausfahrt. Während der Jubiläumsfahrt untersuchen und kartieren Meeresgeologen des MARUM den Kontinentalhang vor der südfranzösischen Hafenstadt Nizza, um das Risiko von Hangrutschungen zu bewerten. „Nach wie vor ist die ‚Poseidon‘ eine unentbehrliche Arbeitsplattform der Deutschen Meeresforschung“, sagt GEOMAR-Schiffskoordinator Dr. Klas Lackschewitz. www.wissenschaftsjahr.de



Seniorin. Die „Poseidon“ wurde vor 40 Jahren in Dienst gestellt und hat 360.000 Seemeilen auf dem Buckel.

Foto: Achim Kopf/MARUM

Fotos: Ilija Hemdel/WID/CC BY 3.0 DE

Forschungsschiff. Das ehemalige Binnenfrachtschiff ist jetzt ein schwimmendes Science-Center.



„MS Wissenschaft“ auf Tour

••• Die Meeresforschung ist Thema des Wissenschaftsjahres 2016/17. Passend dazu gehen die Ausstellungsbesucher der „MS Wissenschaft“ auf eine Forschungs-expedition: Sie tauchen ein in die geheimnisvolle Welt der Meere und Ozeane, erkunden Lebensräume wie Küste, Hochsee, Tiefsee oder Eismeer und bekommen einen Einblick in die vielseitige Arbeit von Forscherinnen und Forschern. Die Ausstellung zeigt, welche Bedeutung die Weltmeere für das Klima haben, welche Rolle sie als Rohstoffquelle

spielen und wie wir die Ozeane schützen und sinnvoll nutzen können, ohne sie auszubeuten.

Das Ausstellungsschiff „MS Wissenschaft“ ist ein umgebautes Binnenfrachtschiff mit einer Ausstellungsfläche von 600 Quadratmetern. Es ist seit 2002 jeden Sommer als schwimmendes Science Center quer durch Deutschland unterwegs. Die „MS Wissenschaft“ hat ihre Tour Anfang Mai gestartet und besucht bis Anfang September insgesamt 35 Städte im Norden von Deutschland. Im Jahr 2017 wird die „MS

Wissenschaft“ auf Wasserstraßen im Süden Deutschlands unterwegs sein.

www.ms-wissenschaft.de

Mitmachstation.

Die Ausstellungsstücke laden zum Entdecken und Ausprobieren ein.





Blickwinkel. Das Wattenmeer eröffnet dem Betrachter immer wieder neue Perspektiven.

„Seemotion“ & „Meereswelten“

••• Die Faszination des Meeres lässt ihn nicht los: Im Mai 2016 ließ der Fotograf Herbert Böttcher sich erneut über das nordfriesische Wattenmeer fliegen, um sein Langzeitprojekt „Meereswelten“ fortzuführen. „Die Bilder dieses dritten Projektteils berühren mich am meisten“, so Böttcher. „Zudem zeigen sie, in welche Richtung ich die Arbeit fortführen möchte.“

In einer Ausstellung in der Düsseldorfer Gallerie wallstyle (www.wallstyle.com) können Besucher die Flugaufnahmen „Meereswelten“ bestaunen, die das UNESCO-Welterbe Wattenmeer von oben zeigen. Ergänzt werden sie durch großformatige Fotografien des weltumspannenden Langzeitprojekts „Seemotion“. Die Ausstellung läuft bis zum 19. August 2016 (wallstyle, Immermannstraße 7, 40210 Düsseldorf, Öffnungszeiten: Dienstag bis Freitag 10 bis 18 Uhr). www.herbertboettcher.de

Foto: Herbert Böttcher

Weltweiter Kreuzfahrtboom hält an

••• Der internationale Branchenverband Clia rechnet für das laufende Jahr mit insgesamt 24,2 Millionen Passagieren weltweit. Im Jahr 2015 waren es erst 23,2 Millionen Gäste.

Das Interesse an Hochseekreuzfahrten nimmt vor allem in Asien zu. Dort stieg die Zahl der Passagiere nach Verbandsangaben 2015 um fast ein Viertel auf mehr als 2 Millionen. Besonders in China wächst der Markt schnell. Auch europäische und US-amerikanische Ree-

dereien lassen Schiffe nur für den chinesischen Markt bauen.

Deutschland ist Kreuzfahrt-Europameister: Im vergangenen Jahr unternahmen 1,81 Millionen Deutsche eine Hochseekreuzfahrt – ein Plus von 2,3 Prozent. Nur aus den USA stammen weltweit noch mehr Passagiere. Im Schnitt kostet eine Kreuzfahrt bei einer Reederei aus Deutschland 1.709 Euro. Bei den internationalen Reedereien sind es dagegen nur 1.331 Euro. www.cliadeutschland.de



Foto: Hapag-Lloyd Cruises

Erlebnis. Das Meer hält für Reisende viele Überraschungen bereit.

„Polarstern“ setzt Unterwasserroboter ab

••• Das von der Reederei Laeisz bereitete Forschungsschiff „Polarstern“ hat auf seiner diesjährigen Arktisexpedition neue Technik an Bord: Erstmals wird der autonom agierende Unterwasserroboter „Tramper“ für ein Jahr am Meeresboden der Arktis ausgesetzt. „Das neu entwickelte Gerät soll dort wöchentlich Sauerstoffentlang von Tiefengradienten messen. So

wollen wir quantifizieren, wie die sedimentbewohnenden Tiefseeorganismen die Biomasse am Meeresboden abbauen und als Nährstoffe wieder freisetzen“, erläutert Dr. Thomas Soltwedel, Tiefsee-Ökologe am AWI und Fahrtleiter der Expedition. Damit die Energie des Roboters für ein Jahr in der Tiefsee reicht, fällt er nach jeder Messung in eine Art Schlaf. www.awi.de



Einsatz. Der Eisbrecher „Polarstern“ ist mit neuem Gerät unterwegs.

Foto: Stefan Hendricks/AWI

ANZEIGE

Knarrende Planken, ächzendes Holz, draußen der stürmische Wind, der gierig an den Segeln der Schiffe reißt: Was nach dem bedrohlichen Szenario eines Horrorfilms klingt, war für unzählige Männer der Alltag auf hoher See. Bei Wind und Wetter – dem Meer und seiner Urgewalt ausgeliefert – verrichtete die Besatzung ihre tägliche Arbeit. Erschöpft und verängstigt traf man sich am Abend schließlich unter Deck. Neben Erinnerungen an zu Hause erzählten sich die Männer dort vor allem sagenhafte Geschichten über Meerjungfrauen, Seeungeheuer und rothaarige Schiffsgeister. Einige Seeleute belächelten dieses Seemannsgarn zwar zunächst, doch



Böses Omen. Laut englischen Seeleuten bringen rothaarige Taufpatinnen Unglück.

die Furcht vor den unerklärlichen Phänomenen breitete sich unter Deck oft wie eine Seuche aus.

Gut, dass es unter all den bedrohlichen Szenarien auch Glücksbringer gibt. So fühlte sich die Crew bei Poltern und Klappern im Laderaum geradezu geborgen. Denn da trieb offenbar der unsichtbare Klabaftermann sein Unwesen – ein wohlgesonnener Schiffsgeist, der mit einem Hammer bewaffnet und Pfeife rauchend die Planken und Wände abklopfte, um verfaultes Holz und undichte Stellen zu finden. Doch wehe dem, der meinte, den Kobold gesehen zu haben. Denn das verhiess nicht weniger als den Untergang des Schiffes!



Der Aberglaube fährt mit

| Seemannsgarn | Klabaftermänner, Meeresgott Neptun und fiese Seeungeheuer: Wie viel Aberglaube steckt heutzutage noch in der Schifffahrt?

Text: Sabrina Junge

| Böses Omen | Angst und Bange wurde den Seeleuten auch, wenn sich Blumen an Bord ihres Schiffes verirren. Die Befürchtung: Die duftende Fracht könne einen Todesfall an Bord heraufbeschwören und müsse später als Schmuck bei der Seebestattung erhalten. Ebenfalls skeptisch stand man Frohnaturen gegenüber, die es wagten, an Bord die Lippen zu spitzen und zu pfeifen – denn das galt als eine Provokation von Meeresgott Neptun, der die Besatzung mit einem Sturm bestrafen würde.

Eine einfache Erklärung gibt es für das schwierige Verhältnis des Seemanns zur Kerze. Dass der Legende nach bei jedem Anzünden einer Zigarette an einer Kerze ein Seemann sterbe, hat wohl jeder schon mal gehört. Möglicher Hintergrund: Viele Seeleute verdienten sich im Winter, wenn die Heuer ausblieb, durch den Verkauf von Streichhölzern etwas dazu. Wer sich also die Zigarette an einer Kerze anzündete, brachte Seemannern um ihren Verdienst.

An Land als Abbild des Satans verteufelt, an Bord von Schiffen als Glücksbringer gefeiert: Die Rede ist von Katzen. Während die Vierbeiner in vielen Kulturen verehrt wurden, verleumdete



und verfolgte die christliche Kirche sie wegen ihrer angeblichen Verbindung zu Hexen und Schwarzer Magie. Die Seeleute hingegen freuten sich geradezu über die Anwesenheit von Samtpfoten an Bord. Denn sie brachten nicht nur Glück, sondern befreiten das Schiff auch von lästigen Nagern, indem sie Jagd auf sie machten.

Dagegen gelten Hasen als Vorboten von Unheil. Ihren schlechten Ruf haben sie sich redlich verdient: Als lebender Proviant mit auf Reisen genommen, gelang so manchem Langohr die Flucht. Einmal ausgebrochen, machten sich die Tiere nicht nur an der Verpflegung zu schaffen, sondern nagten auch an Befestigungsleinen. Losgerissene Ladung aber konnte für schwere Schlagseite sorgen. Man munkelt, dass die Hasen so ganze Schiffe mit Mann und Maus zum Sinken gebracht hätten.

| Der Ursprung allen Übels | Das Schiff schaukelt auf ruhiger See dahin, nichts Böses ahnend, liegen die Männer in den Kojen – doch plötzlich stören Geräusche die nächtliche Ruhe. Zu hören sind melodische Klänge – sind das etwa die Gesänge der Meerjungfrauen? Heute vermutet man, dass die Männer lediglich die „Unterhaltungen“ von Walen gehört haben. Doch früher war das für die Besatzung ein schier unbegreifliches Schauspiel.

„Aberglaube ist ein Relikt aus Zeiten, in denen Menschen sich vieles nicht erklären konnten und ihrer Angst ausgeliefert



waren“, erklärt Helge Grammerstorf, National Director bei der Cruise Lines International Association Deutschland (CLIA). So machten die unwissenden Seeleute aus Naturereignissen und Wetterphänomenen oft Ungeheuer.

| Die unheilvolle 13 | Mittlerweile hat die Forschung viele Rätsel gelöst – doch so mancher Brauch ist noch immer in der Seefahrt verankert. Zum Beispiel die Tradition der Münzpaten beim Schiffsbau: „Die Kiellegung beim Kreuzfahrtschiff ist vergleichbar mit der Grundsteinlegung beim Hausbau“, sagt Grammerstorf. „Dabei wird eine Münze als Glücksbringer auf die Pallung unter der ersten Sektion des Schiffes verbaut.“ Diese Tradition sei sogar mehr als 2000 Jahre alt, so der Kreuzfahrt-Experte.

Noch immer glaubt jeder vierte Deutsche, dass ein Freitag der 13. nichts Gutes verheißt. Der Ursprung geht auf das letzte Abendmahl zurück – Judas soll dabei der 13. Anwesende gewesen sein. Auf einigen Kreuzfahrtschiffen wird Deck 13 als Deck 14 gekennzeichnet. Auch an Bord der Kussmundschiffe von AIDA suchen Passagiere vergeblich nach der Nummer 13. Als „junges und modernes Unternehmen“ habe



die Reederei mit Aberglauben „keine Probleme“. Doch mit einem Augenzwinkern nehme auch AIDA Cruises Rücksicht auf übersinnlich angehauchte Passagiere, wie Kathrin Heitmann von AIDA Cruises in Rostock sagt.

Während man sich in Deutschland am Freitag den 13. am liebsten im Haus einschließen würde, sorgt in Italien eine ganz andere Zahl für Aufregung: die 17. So gibt es an Bord der „MSC Splendida“ zwar ein 16. und 18. Deck – aber kein 17. Deck. Denn stellt man die römisch geschriebene Zahl 17 (XVII) entsprechend um, erhält man VIXI, lateinisch für „Ich habe gelebt“ – was nichts anderes bedeutet als „Ich bin tot“.

Neben dem ganzen Unglück gibt es, den Seemannsgarn-Spinnern sei Dank, auch Traditionen, die Glück bringen, z.B. die Schiffstaufe. Der feierliche Akt, bei dem eine Flasche Sekt oder Champagner am Schiffsrumpf zerschlagen wird, soll an sich das Schiff vor Unglück schützen. Doch auch hier kann einiges schiefgehen. Worst-Case-

Szenario: Die Flasche zerschellt nicht wie vorgesehen an der Schiffswand, und die Glück bringenden Scherben bleiben aus. Der legendäre Katastrophendampfer „Titanic“ der White Star Line war übrigens gar nicht getauft worden. |●●●



GLAUBE

Der heimliche Schutzpatron der Schifffahrt

●●● Religion spielte eine entscheidende Rolle beim Aberglauben in der Schifffahrt. An einem Freitag begann man früher keine Seereisen, denn das war der Tag, an dem Jesus gekreuzigt wurde. Für die Besatzung war Religion eine wichtige Zuflucht. Jakobus der Ältere gilt zwar nicht

offiziell als Schutzpatron der Seefahrer: Dabei trat er die Reise ins Jenseits an Bord eines Schiffes an! Besser bekannt ist er als Schutzpatron der Pilger. Viele von ihnen beschreiten jährlich den Jakobsweg. Ziel: das Grab des Jakobus in Santiago de Compostela.



Foto: Martina Chmielewski - Fotolia

Nostalgie. Mithilfe der alten Lastenaufzüge werden die Teppiche in die Lagerräume gehievt.

Ein Hauch von Tausendundeiner Nacht



Foto: Andreas Fraefcker/CC-BY-3.0

Vor wenigen Jahrzehnten dominierten schuftende Arbeiter das Bild der Speicherstadt. Heute tummeln sich vor allem Touristen zwischen den Hochhäusern der Hafencity und dem ehemaligen Freihafengebiet. Neben Miniatur-Museum, Stage Theater und Hamburg Dungeon finden sich nur noch wenige Händler in den Häuserreihen der Speicherstadt. Einer dieser Läden, die noch Ware aus dem Hafen empfangen, ist der Betrieb von Tamim Wahdat. Der 56-Jährige ist Teppichhändler. Regelmäßig wird die Containerfracht zu ihm an den Sandtorkai geliefert. Die Mitarbeiter hieven die Teppiche dann mithilfe der alten Lastenaufzüge durch die Fenster in die Lagerräume.

Vor 35 Jahren ist er mit seiner Familie aus Afghanistan vor dem Bürgerkrieg nach Hamburg geflüchtet. „In der Heimat hatte ich bereits einige Kontakte zu Teppichhändlern“, erzählt Wahdat. „Sie sagten mir, ich solle nach Hamburg gehen – das sei der weltweite Knotenpunkt des Teppichhandels.“ Kurzerhand entschloss sich Familie Wahdat, ihr Glück fernab der Heimat in der Hansestadt zu suchen. Zusammen

mit seinem Bruder Ahmad jobbte Tamim zunächst als Lagerarbeiter in einem Teppichladen von Freunden in der Hamburger Speicherstadt. Nach einigen Jahren, vielen Kannen Tee und langen Gesprächen fällten die Brüder den Entschluss, ein eigenes Teppichgeschäft am Sandtorkai zu eröffnen. Die Gründung von „Wahdat Orientteppiche“ liegt nun über 30 Jahre zurück.

| Das letzte Lagergut | Wie viele Exemplare sich in seinem Lager befinden? „Etwa 10.000 Stück“, vermutet Tamim Wahdat, als er sich in seinem Laden umschaute. Die hüfthoch gestapelten Teppiche ergeben schmale Gänge, durch die hin und wieder Lagerarbeiter huschen, um Teppiche für den Versand zu suchen. Vom Herati aus Indien bis zum afghanischen Belutsch bietet „Wahdat Orientteppiche“ verschiedenste Teppicharten in allen Farben, Formen und Mustern. „Wir importieren Teppiche hauptsächlich aus den Ursprungsländern Indien, Iran, Nepal, Pakistan und Afghanistan“, sagt Wahdat. Die Ware suchen Tamim und Ahmad Wahdat selbstverständlich selbst aus. Die Deals werden daher →

| Transport | Im Alltag moderner Industriestaaten ist die Kunst des Teppichknüpfens fast vollständig in Vergessenheit geraten. Im Hamburger Hafen sorgt die orientalische Containerware für verblasste Speicherstadt-Romantik. Ein Reisebericht. Text: Sabrina Junge



Foto: Wahdat/AWT Trading

Tradition. Für die Händler in Europa ist Hamburg noch immer der wichtigste Teppich-Umschlagort.

Foto: Hapag-Lloyd AG



Es ist extrem wichtig, dass die Metallboxen trocken, sauber, geruchsneutral und unbeschädigt sind.

Sebastian Kelch, Sales Executive Import, Hapag-Lloyd

→ nicht in Hamburg, sondern häufig direkt in den Ursprungsländern unter Dach und Fach gebracht. Ob Groß- oder Einzelhändler: Zu Familie Wahdat am Sandtorkai kommen sie aus aller Welt – viele auch aus Übersee. „Bis zu 1.000 Stück ordern sie dann bei uns“, erzählt Wahdat.

Anders als Kaffee, Gewürze oder Tee ist der Orientteppich eines der letzten Güter, die in der Speicherstadt noch gelagert und verkauft werden. Von einst 400 Händlern in den 1990er-Jahren sind gerade mal 50 Kaufleute übrig geblieben. Die Boomzeit der Teppiche ist vorerst zu Ende. Das Geschäft mit der Bodenware gilt allgemein als schwierig – es erfordert viel Kapital. Tamim Wahdat sieht diese Veränderungen gelassen: „Es ist mehr Leben in der Speicherstadt. Früher war es eine ‚verbotene Zone‘ – heute kommen viele Menschen zu uns und wollen etwas über unser Geschäft wissen“, sagt Wahdat. Der Teppichhandel sei schließlich „ein Stück Kultur“. Zwar befürchtet er, dass die Mieten weiter steigen, „aber wo ein Wille ist, findet sich auch ein Weg“, sagt er.

| Der schwimmende Teppich | Bis die orientalische Ware bei Tamim und Ahmad Wahdat im Lager liegt, vergeht einige Zeit. Der klassische Teppichtransport läuft dabei über den Seeweg. Etwa sechs Containerladungen werden im Jahr zu den Brüdern an den Sandtorkai gebracht. Einer ihrer Transportpartner ist die Hapag-Lloyd

AG. Die größte deutsche Linienreederei hat 2015 über 1.000 Container mit Orientteppichen nach Hamburg verschifft. Die Hanseaten importieren dabei vor allem aus China, Indien und Bangladesch.

„Generell treten wir als reiner Transporteur auf“, sagt Sebastian Kelch, Sales Executive Import bei Hapag-Lloyd. „Wir stellen das Transportgefäß als solches. Dabei ist wichtig, dass die Metallboxen trocken, sauber, geruchsneutral und unbeschädigt sind.“ Mit dem Packen der Container selbst hat die Reederei hingegen nichts zu tun. Das übernehmen die Spediteure.

Einer dieser Spediteure ist Jan Schulz. Er ist seit 20 Jahren dafür verantwortlich, dass die Teppichware gut erhalten bei der Familie Wahdat ankommt. Der 49-jährige Hamburger arbeitet seit etwa 30 Jahren bei dem Speditionsunternehmen Rathmann & Co. GmbH – seit 2003 ist er dort Geschäftsführer. „Der Teppichtransport ist noch immer einer der Kernpunkte unseres Unternehmens“, sagt der Spediteur. „Doch während Teppiche früher 95 Prozent unseres Geschäftes ausmachten, haben in den letzten Jahren andere Bereiche aufgeholt.“

Seit Jahrzehnten transportiert das Hamburger Speditionsunternehmen nun schon Teppiche aus den Ursprungsländern Iran, China, Indien, Nepal, Türkei und Pakistan nach Europa. Die größte Herausforderung ist dabei die Verladung vor Ort. „Es herrscht permanente Hektik, und die Fahrer kommen mit der Ware immer zu spät

im Hafen an. Grundsätzlich werden die Container am letzten Tag auf die allerletzte Minute gepackt“, sagt Schulz.

| Durch den Monsun | Von Juni bis Oktober ist viel Improvisation gefragt: Es ist die Monsunzeit. Das bedeutet überflutete Straßen und kaputte Brücken. Rund zwei Wochen brauchen die bis zum Anschlag beladenen Lkws von Nepal bis zum Hafen von Kalkutta. Ein gefährliches Unterfangen, wie die Vergangenheit zeigt: So wurden die Lastwagen auf dem Weg nach Indien bereits häufiger Opfer von Überfällen. Schulz vermutet dahinter eine Mafia-Gruppierung: „Sie schlitzten die Ballen auf und entfernen aus jedem Packen einen Teppich. Danach nähren sie den Jutestoff wieder zusammen – als wäre nichts gewesen.“

Auch die Verpackung spielt beim Containertransport eine wichtige Rolle. Je nachdem, wie die Teppiche eingepackt sind, können Feuchtigkeitsschäden entstehen. „In der Lagersprache nennt man das moldy, was so viel wie schimmelig bedeutet“, sagt Hapag-Lloyd-Mitarbeiter Kelch. Besonders gefährdet sind Polyethylenballen. Im Gegensatz zu Juteballen sammeln sich hier schneller Feuchtigkeit. „Um das zu vermeiden, werden oft ‚drybags‘ benutzt. Das sind kleine Tütchen mit Trockenmittel, das die Luftfeuchtigkeit auffängt, bevor sie verdampfen kann“, erklärt Kelch.

Sind die Containertüren endlich geschlossen und versiegelt, werden die Stahl-



Do not use hooks.

Das steht auf den Juteballen geschrieben. Spediteur Jan Schulz besteht darauf, dass seine Arbeiter keine Haken verwenden. Sonst könnte die Teppichware beschädigt werden. Doch das komme nur in den seltensten Fällen vor.



Foto: Spedition Peter Rathmann & Co.



Teppich-Traum.

Etwa 10.000 Exemplare lagern in den Räumen von „Wahdat Orientteppiche“.



Fotos: Wahdat/AWT-Trading

Familienunternehmen. Für Tamim und Ahmad Wahdat sind Teppiche viel mehr als nur ein schöner Job – es ist eine Leidenschaft. Seit über 30 Jahren führen sie ihr Teppichgeschäft in der Speicherstadt.



boxen zu den Terminals gebracht – ab hier übernehmen dann die Reedereien. Je nach Herkunftsland vergehen etwa drei oder vier Wochen, bis die Ware im Hamburger Hafen eintrifft. Kuriositäten kommen bei dem perfekt getakteten Ablauf eher selten vor.

| Hafen-Crime | Doch manchmal schaffen es Diebe und Verbrecher, das eingespielte Team zu überraschen. „Es kam gerade eine Schiffsladung aus Indien“, erzählt Schulz. „Der Container wurde zum Ausladen positioniert, und als sich die Türen öffneten, sahen wir nichts. Der Container war komplett leer! Jemand hatte von oben die Decke aufgeschweißt und die gesamte Teppichladung geklaut“, so der erfahrene Spediteur. Ein hoher Verlust, denn handgeknüpfte Teppiche kosten zwischen 400 und 1.200, Luxusstücke sogar bis zu 4.000 Euro pro Quadratmeter. Und in einem Container befinden sich etwa 200 bis 300 Ballen Teppiche. „Container mit solch einem hohen

Wert werden daher immer gesondert versichert“, sagt Kelch.

Heutzutage geben Käufer weit weniger für Teppichware aus als damals – der Trend geht klar zu maschinell hergestellten Teppichen aus der Türkei. „Diese Entwicklung ist sehr schade. Die Knüpfer erstellen wahre Kunstwerke“, sagt Schulz. Durch die schnelle und billig hergestellte Maschinenware ist die Zunft der Knüpfer gefährdet. Dabei ist es ein Handwerk, das traditionell seit Jahrhunderten betrieben wird. Doch ein Aussterben hält Jan Schulz für ausgeschlossen. „Teppiche wird es immer geben“, sagt er. Gerade der aktuelle Trend zu Hartböden wie Parkett dürfte dem Teppichgeschäft wieder Hoffnung machen. Nach Jahren der kalten Füße wird auch hier wieder die Lust auf etwas Kuscheles in der Couch Ecke aufkommen. Ein so traditionsreiches Handwerk lässt sich schließlich nicht so einfach unter den Teppich kehren. ●●●

Wohnflair aus dem Orient

●●● In den 1980er- und 90er-Jahren waren Teppiche eine echte Wertanlage. Heute dienen sie als edle Wohnaccessoires. Ein wahrer Dauerbrenner ist dabei der traditionelle Orientteppich, etwa der handgeknüpfte Kelim. Diese Teppichart stammt aus der Türkei, dem Irak und Afghanistan. Je nach Knüpfung und Größe kann die Herstellung eines solchen Teppichs acht bis 16 Monate dauern.

Einen guten Teppich erkennt Tamim Wahdat übrigens auf den ersten Blick: „Entscheidend ist eine feine Knüpfung und natürlich das Muster.“ Bei der deutschen Kundschaft sind vor allem ruhige Muster und Pastelltöne beliebt.

Reederei Briese prämiiert „wissenschaftliches Juwel“

| Auszeichnung | Der Briese-Preis für Meeresforschung 2015 würdigt einen „Methoden-Quantensprung“ beim Sauerstoff-Monitoring im Meer. Experten erwarten eine „weitreichende Wirkung“ auf die Meeresforschung. Text: Sonja Objartel

Dr. Henry Bittig ist der diesjährige Preisträger des bereits zum sechsten Mal verliehenen Briese-Preises für Meeresforschung. Im festlichen Rahmen vor rund 100 geladenen Gästen und mehreren Pressevertretern übergab Klaus Küper, Leiter der Abteilung Forschungsschiffahrt der Reederei Briese, im Festsaal des Leibniz-Instituts für Ostseeforschung Warnemünde (IOW) Bittig die Auszeichnung. Die Jury des BRIESE-Preises würdigte damit seine wegweisende Entwicklung eines Systems zum Einsatz hochpräziser optischer Sauerstoffsonden auf autonomen Beobachtungsplattformen sowie dessen

erfolgreiche Erprobung durch Langzeit-Umweltbeobachtung von Ozeanen.

| Durchdacht und spannend | Für seine Forschungen unternahm Dr. Henry Bittig fünf Expeditionen mit großen Forschungsschiffen und verbrachte insgesamt 125 Tage auf See. „Die prämierte Arbeit zeigt einmal mehr, wie wichtig die deutsche Forschungsflotte als Plattform für erfolgreiche wissenschaftliche Arbeit ist“, so Klaus Küper. Für mittelgroße und große deutsche Forschungsschiffe wie „Elisabeth Mann Borgese“, „Meteor“ und „Sonne“ übernimmt die Reederei Briese die Bereederung.

Die Juroren des IOW waren voll des Lobes: „Henry Bittigs Dissertation ist ein ‚wissenschaftliches Juwel‘, wie man es nicht oft in die Hände bekommt“, sagte Gregor Rehder, Mitglied der Briese-Preis-Jury, in seiner Laudatio. Die Arbeit besteche neben ihrer exzellenten wissenschaftlichen Qualität auch durch ihr äußerst durchdachtes Konzept, so der Leiter der IOW-Arbeitsgruppe „Biogeochemie Umweltrelevanter Gase“.

„Auf die Arbeiten zur Evaluierung, Kalibrierung und Langzeitstabilisierung der optischen Sensoren zur autonomen O₂-Messung – was an sich schon für eine Doktorarbeit gereicht hätte – folgt ein umfangreicher, ebenso spannender Ergebnisteil“, so der Meereschemiker. „Eine Eleganz wie die, mit der Henry Bittig die Fülle der im Rahmen seiner Doktorarbeit entstandenen hervorragenden wissenschaftlichen Publikationen zu einer instruktiven ‚Monographie‘ verbunden hat, habe ich bislang noch nicht gesehen.“ Die Arbeit werde eine weitreichende Wirkung in der Meeresforschung entfalten.

O₂-Messungen, Kernthema der Dissertation, sind aufgrund der zentralen Stellung von Sauerstoff in der marinen Biogeochemie von besonderer Bedeutung in der Meeresforschung. Sie dienen der ökologischen Zustandsbewertung von marinen Ökosystemen ebenso wie der ganz grundsätzlichen Analyse von Stoffkreisläufen im Meer. Je mehr O₂-Daten aus dem Meer – zeitlich wie räumlich – vorliegen, umso weitreichender und aussagekräftiger können Analysen

WISSENSCHAFT

Briese-Preis für Meeresforschung

••• Bereits seit 2010 vergibt die Reederei Briese Schiffsahrts GmbH & Co. KG (Leer) zusammen mit dem Leibniz-Institut für Ostseeforschung Warnemünde (IOW) den „Briese-Preis für Meeresforschung“. Der Preis wird jährlich ausgelobt und soll eine herausragende Promotion der Meeresforschung auszeichnen, deren Ergebnisse in besonders engem Zusammenhang mit dem Einsatz von Forschungsschiffen und

der Verwendung und Entwicklung von Technik und/oder der Datenerhebung auf See stehen. Der Prämierte erhält ein Preisgeld von 5.000 Euro.

Bewerben können sich Forscher und Forscherinnen, deren Doktorarbeit nicht länger als zwei Jahre zurückliegt sowie an einer deutschen Hochschule abgelegt und dort mit der Note „sehr gut“ oder „mit Auszeichnung“ bewertet wurde. www.io-warnemuende.de



Foto: VDR

Preisverleihung. Klaus Küper, Leiter der Abteilung Forschungsschifffahrt der Reederei Briese, Preisträger Dr. Henry Bittig und IOW-Direktor Prof. Ulrich Bathmann (von links) bei der feierlichen Übergabe.

Der Preisträger

●●● Früh übt sich: Henry Bittig, Jahrgang 1984, gewann bereits 2003 als Schüler die Goldmedaille bei der Internationalen Chemie-Olympiade in Athen. Es folgten ein Bachelor- und Master-Abschluss in Chemie an der Universität Leipzig. Im Anschluss an seine Promotion an der Uni Kiel und eine kurze Postdoc-Phase am GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung in Kiel, wechselte er 2016 als wissenschaftlicher Mitarbeiter an das Laboratoire d'Océanographie de Villefranche-sur-Mer in Frankreich.

Für seine Doktorarbeit („Towards a quantum leap in oceanic oxygen observation – from oxygen optode characterization to autonomous observation of gas exchange and net community production“) erhielt er Ende 2014 die Note 1 mit Auszeichnung („summa cum laude“). Die Dissertation als PDF zum Download: oceanrep.geomar.de/26558

und Modellierungen zu zentralen meeresökologischen Prozessen und zum Klima sein. Genau hier setzt die Doktorarbeit des Briese-Preisträgers an: Sie schafft erstmals die Voraussetzung dafür, den zentralen Parameter Sauerstoff über einen längeren Zeitraum auch autonom, das heißt unabhängig von klassischen schiffsbasierten und damit immer zeitlich wie räumlich begrenzten Messungen, zu erfassen.

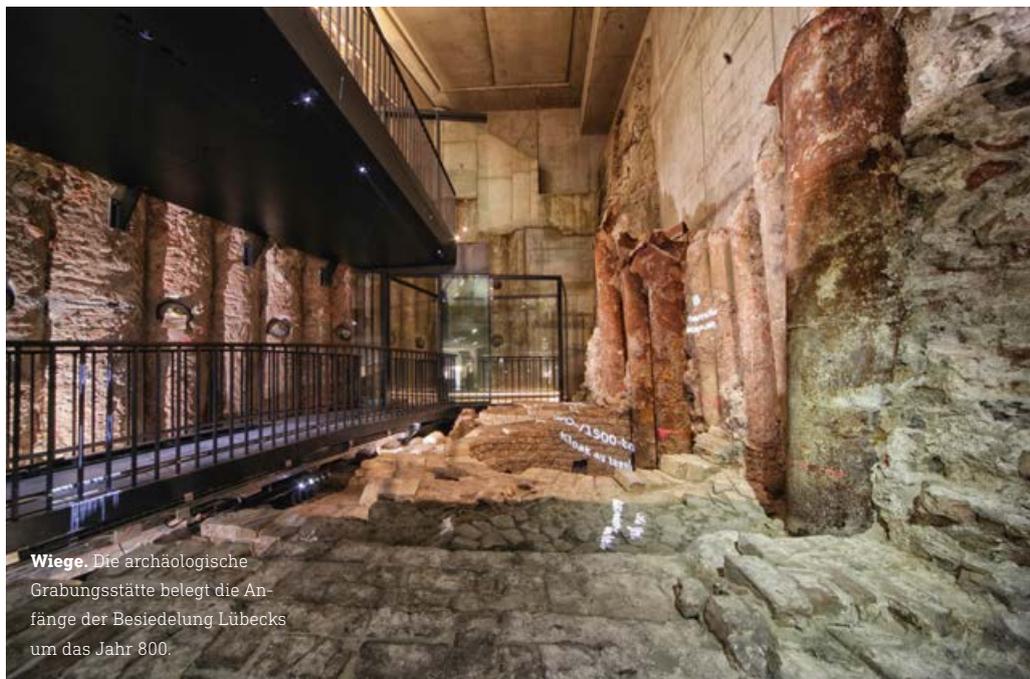
| Autonom und präzise | Bittig gelang es, moderne optische Sauerstoffsensoren, sogenannte O_2 -Optoden, so zu charakterisieren und technisch zu optimieren, dass sie durch interne Qualitätssicherungssysteme für mehrere Jahre gleichbleibend hochpräzise Messergebnisse liefern und dabei universell und weltweit auf den unterschiedlichsten autonomen Beobachtungssystemen einsetzbar sind. Alle sonst in der Meeresforschung verwendeten O_2 -Messmethoden sind entweder komplett ungeeignet für einen automatisierten Dauereinsatz oder verlieren zu schnell an Messgenauigkeit.

Die Arbeit von Henry Bittig geht aber über die reine Entwicklung und erfolgreiche Erprobung der autonom einsetzbaren O_2 -Optoden-Technologie hinaus. Analysen der mit seinem System gewonnenen Daten lieferten bereits verschiedene bemerkenswerte Ergebnisse, die von der hohen räumlichen Auflösung und hohen Präzision seiner Messungen profitieren. ●●●





Gemälde. Porträt des Lübecker Kaufmanns Hans Sonnenschein, gemalt von Hans Kemmer (1534).



Wiege. Die archäologische Grabungsstätte belegt die Anfänge der Besiedelung Lübecks um das Jahr 800.

Wandel durch Handel

| Zeitreise | Im Hansemuseum in Lübeck können Besucher Entstehung, Entwicklung und Einfluss der Hanse nacherleben. Es ist das weltweit größte Museum über den Handelsbund. Text: Sebastian Meißner



Prachtbau. Das Museum befindet sich im Norden der als UNESCO-Welterbe ausgewiesenen Altstadtinsel. Im Bild: das historische Baudenkmal des Lübecker Burgklosters.

Fotos: Europäisches Hansemuseum, Thomas Radbruch, Stefan Volk

Es war eine geniale Geschäftsidee: Mitte des 12. Jahrhunderts vereinigten sich nach und nach Kaufleute aus rund 200 See- und Binnenstädten, um den Handel untereinander zu intensivieren. Von Portugal bis Russland, von Skandinavien bis Italien – die Hanse umfasste in ihrer Blütezeit ein Gebiet, das heute 20 europäische Staaten einschließt. Die Niederlassung der Kaufleute in den Städten führte schnell dazu, dass diese wirtschaftlich potenten Stadtbewohner in den Rat und in die höchsten Positionen der Stadt aufstiegen.

Die Deutsche Hanse entwickelte sich aus der Kooperation der Ost- und Nordseehändler. Ein entscheidender Faktor dabei war die Gründung Lübecks, der ersten deutschen Ostseestadt, im Jahr 1143. Genau hier, an der Untertrave in der nördlichen Altstadt, hat Ende Mai 2015 das Europäische Hansemuseum eröffnet – das weltweit größte Museum, das über die Geschichte der Hanse von ihren Anfängen bis zur wirtschaftlichen und politischen Großmacht informiert.

| Auf dem neuesten Stand | Die Ausstellung deckt die ganze Vielfalt des Themas ab. Besucher können zum Beispiel durch eine nachgebaute Verkaufshalle im flandrischen Brügge, durch den Stalhof in London oder über einen Umschlagplatz für Stockfisch im norwegischen Bergen flanieren. „Alle rekonstruierten Szenen basieren auf dem gegenwärtigen Forschungsstand und wurden mit großem



Eindruck. Münzen aus dem Lübecker Münzschatz (l.), der Mitte des 16. Jahrhunderts vergraben wurde. Rechts: Die szenografische Darstellung des Hansekontors Bergen im Jahr 1774.



Anschauungsexemplar. Eine Szenografie des Hansesaals veranschaulicht den Ablauf des Hansetags 1518.



Direktorin. Dr. Felicia Sternfeld ist die Chefin des Hauses.



Prominenz. Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel war bei der Eröffnung des Museums im Mai 2015 dabei.

Aufwand historisch so getreu wie möglich nachgebildet“, sagt Dr. Felicia Sternfeld, Geschäftsführende Direktorin des Hansemuseums. Außerdem sind wertvolle Originalstücke wie Urkunden, Gold- und Silbermünzen ausgestellt.

Natürlich spielt die Schifffahrt eine zentrale Rolle. Die Kogge etwa – ein Segelschiffstyp der Hanse, der vor allem dem Handel diene – ist ausführlich dargestellt. Interaktive Medienstationen mit neuester Museumstechnik und Grafiken informieren über den Alltag und die Reiserouten der Kaufleute. So entsteht eine kurzweilige und lebendige Mischung, die Besuchern jeden Alters den idealen Zugang zu diesem wichtigen Kapitel der europäischen Geschichte liefert.

| Historischer Grund | Eine Besonderheit ist auch eine in den Neubau integrierte archäologische Grabungsstätte. Historisch bedeutsame Reste des alten Burghügels, die beim Bau des Museums entdeckt wurden, sind für Besucher als Teil der Ausstellung zugänglich gemacht worden.

„Die Hanse hat die europäische Geschichte maßgebend mitbestimmt und kann auch ein Vorbild für die Europäische Union sein“, sagte Bundeskanzlerin Angela Merkel bei der Eröffnung des Museums vor gut einem Jahr. In der Tat: Im Museum sind Spuren des europäischen Städtebündnisses sichtbar. Somit ist ein Besuch in Lübeck nicht nur für Anhänger der Schifffahrt lohnend, sondern eine Empfehlung für alle Europäer. |●●●

Besucherinformation

Europäisches Hansemuseum Lübeck
An der Untertrave 1, 23552 Lübeck,
Tel.: 0451/80 90 99-0, E-Mail: info@hansemuseum.eu

Öffnungszeiten

März – Oktober: 10 bis 18 Uhr;
November – Februar: 10 bis 17 Uhr

Eintrittspreise

Kombi-Ticket Welt der Hanse und Burgkloster
Erwachsene: 14,50 €
Ermäßigt: 12,50 €
Kinder: 8,50 €

www.hansemuseum.eu



Fassade. Die moderne Architektur fügt sich harmonisch ins historische Umfeld ein – und wurde im Februar mit dem iF Design Award 2016 in Gold ausgezeichnet.

| PORTRÄT |

Werkeln, bis der „Dockter“ kommt

| **Marco Schütte** | Der Barkassen-Retter spricht über seine Liebe zu alten Motoren, große Herausforderungen und ungewöhnliche Schreibweisen. Text: Sabrina Junge

Die Fenster sind mit Brettern vernagelt, Moos hüllt die weiße Bordwand in ein unheilvolles Grün. Eine morsche Planke weist den Weg an Bord des verwitterten Schiffes. Die „Hafenarzt 1“ stand kurz vor dem Exitus, als Marco Schütte die Barkasse in Freiburg an der Elbe zum ersten Mal betrat. „Oh Gott, was für ein Schrotthaufen“, schoss es mir damals durch den Kopf“, sagt Marco Schütte. Ganz unverbindlich sollte er sich die Hafenarztbarkasse mal anschauen – der Motoren wegen. Denn damit kennt Schütte sich aus: Seit 1997 arbeitet der 45-Jährige beim Motorenhersteller Deutz/Wärtsilä.

Nur wenig erinnerte an die glorreiche Zeit als „schwimmender Krankenwagen“. 1929 war die „Hafenarzt 1“ im Auftrag des Amtes für Strom und Hafenbau auf der Deutschen Werft zur ärztlichen Versorgung von Matrosen gebaut worden. Lange Zeit war das Schiff im Staatsdienst unterwegs, ehe es 1983 ausgemustert und privatisiert wurde. Zunächst nahm sich der ehemalige NDR-Radiomoderator Willem F. Dincklage seiner an. Doch nach seinem Tod 1994 wechselte die Barkasse immer wieder den Besitzer – und wurde achtlos ihrem Schicksal überlassen.

Vermodert, verwahrlost, beinahe verschrottet: Motorenexperte Marco Schütte erkannte das Potenzial. „Die Maschine war in ihre Einzelteile zerlegt. Es sah fürchter-



Fotos: Hafendockter

lich aus“, erzählt er. „Aber das hat den Ehrgeiz in mir geweckt.“ Nach kurzer Rücksprache zu Hause stimmte der gelernte Maschinenbauer dem Projekt zu. „Meine Lebensgefährtin sagte sofort: ‚Mach das.‘ Heute bereut sie die Entscheidung manchmal“, sagt Schütte lachend.

| Hamburger Schnack | Zwei Jahre lang, jeden Tag nach Feierabend und jedes Wochenende, schuftete er an der einstigen Hafenarztbarkasse. Tatkräftig unterstützt wird er durch den Betreiberverein „Hafenarztbarkasse Hafendockter e. V.“, den er selbst gegründet hat.

Mittlerweile ist aus dem Hafenarzt ein „Hafendockter“ geworden. Da sich nach der Privatisierung kein Arzt mehr an Bord der

Hafendockter. Insgesamt 180.000 Euro kostete bislang die Restaurierung der rund 85 Jahre alten Hafenarztbarkasse. Mit angepackt haben alle 13 Mitglieder der Hafendockter-Crew.

Barkasse befand, durften die Wörter „Arzt“ und „Doktor“ nicht im Schiffsnamen auftauchen – Amtsanmaßung, befand die Hafenbehörde. Daraufhin kam die Idee, die Barkasse „Hafendockter“ zu nennen. „Wie der Hamburger das schnack, mit ‚ck‘ und ‚er‘. So konnte die Behörde nichts sagen“, grinst Schütte.

Seit September 2014 liegt das Schiff in der Behrens-Werft. „Dort haben wir es komplett entkernt, repariert, restauriert, geschweißt, geschliffen“, so Schütte. Dabei wird die Crew häufig durch großzügige Sachspenden unterstützt. „Ob Farben und Pinsel zum Streichen oder Ersatzteile fürs Getriebe – ohne diese Spenden wäre das Schiff nicht da, wo es jetzt ist“, erzählt er.

Auf der ersten Probefahrt Anfang des Jahres lief der 57 Jahre alte Deutz-/MWM-Motor des „Hafendockters“ wie geschmiert. „Ein Gänsehaut-Moment“ für den passionierten Tüftler Schütte. Nach der langwierigen Restaurierungs-OP hat die historische Barkasse ihren Liegeplatz im Museumshafen Oevelgönne eingenommen. Von dort startet die Barkasse freitagabends zu kleinen Hafentouren. |•••

www.hafendockter.de

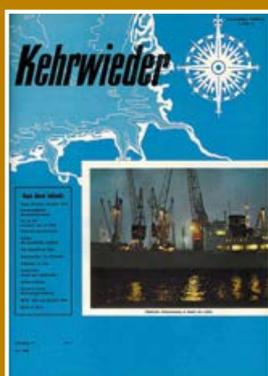
| VOR 50 JAHREN |

Die ganzen (erhaltenen) Ausgaben: www.reederverband.de/vor50jahren.html
oder einfach mit dem Smartphone den QR-Code scannen



KEHRWIEDER 07/1966

Bratkartoffeln für die Elefanten



••• „Das fehlende weibliche Element“ bleibt das Kardinalproblem im Seemannsleben. Prinz Philip besucht als passionierter Segler die Kieler Woche. „Schiffe, die Geschichte machen“ heißt eine kommentierte Bilderserie über die Entwicklung der Schiffstypen.

Die Präsenz der Seefahrt im (west)deutschen Rundfunk entlockt uns ein „Haua-haua!“ des Respekts. Der Hansa-Schwergutfrachter MS „Rabenhals“ transportiert Dickhäuter und anderes exotisches Getier für den Bremer Zoo, dazu gibt 's Bratkartoffeln und Tipps für die Fotografie des Bordalltags in bestem Licht. Die Lübecker Seemannsmission wird 60 Jahre alt. MS „Tübingen“ gewinnt den Transatlantikpokal 1965 im Fußball.



KEHRWIEDER 08/1966

Übermut, sträflicher Leicht- und Unsinn



••• Die Meldungen drehen sich um das Blau(sein) und das Blaulicht der Verfolger. Die sommerliche Hitze verleitet wohl zu allerlei Leicht- und buchstäblich sträflichem Unsinn: Ein Seemann stemmt die Bordkasse, um in Gent den leichten Mädels an Land zu imponieren. BB und Deutschlands Playboy Nr. 1 werden kommentiert, ebenso wie die deutsche Verkehrspolitik – Letztere eher nüchtern und mit einem gewissen Dauergrundgroll.

Die Royal Navy nimmt zum ersten Mal zwei Frauen als Waffenoffizierinnen (!) an Bord, vor Flensburg jagt die Staatsanwaltschaft einen holländischen Fischer, der sich raudihft benimmt. Auch Fische werden seekrank – kein Wunder ob all der Nachrichten.



| PUBLIKATIONEN |



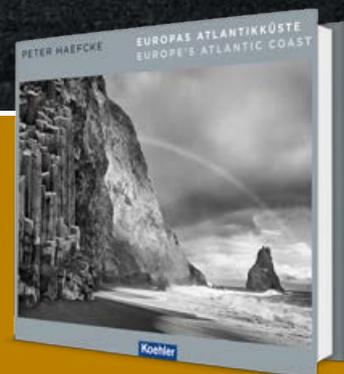
FOTOBILDBAND

Wo die Bilder Wellen schlagen

••• Pasdzior und Haefcke gehen einander entgegen an Europas Bruchstellen zwischen Wasser und Land. Der eine ist eher spezialisiert „auf das Zusammenspiel von Licht und Farbe, von Vordergrund und Hintergrund“, vorwiegend Panoramen im Querformat (Pasdzior), der andere (Haefcke) „dagegen – als Berufsschullehrer und Dunkelkammertüftler, mit dem Hintergrundwissen eines Ingenieurs und Maschinenbauers – vor allem auf die unterschiedliche Wirkung von Grautönen“, mit dem „Augenmerk auf Strukturen, Konturen und Verläufen“. Dieses Tandem ist kein Widerspruch, die Kunst

und ihr Handwerk beherrschen beide gleichermaßen.

Impulsgeber ist das Licht, das Meer, Menschen und Ambiente plastisch reflektiert und reizvoll einander gegenüberstellt, Gegenlicht für Schwarz-Weiß-Aufnahmen, Seitenlicht für das stimmungsvolle Farbbild. Einzelne, maximal zwei Menschen verharren oder bewegen sich wie die letzten Verbliebenen in einer gefühlt menschenarmen Gegend, oft mit dem Rücken zum Objektiv, so als sei der letzte große Sturm bereits (über alle anderen) hinweggefegt. Sie fühlen sich scheinbar unbeeindruckt. Der rau-milde Atlantikatem kann ihnen letztlich nichts



anhaben. Niemand schäumt über, nur die Wellen. Beide betonen, sie vertreten nicht die bewusst künstlerische Seite, also die intellektuelle Herangehensweise. Allein – unterschiedliche Wege führten beide zu der Erkenntnis: Graue Tage bringen stärkere Ergebnisse hervor. Die sehen auch in Schwarz-Weiß nicht grau aus.

Peter Haefcke, Michael Pasdzior. Europas Atlantikküste. Fotobildband schwarz/weiß. 240 Seiten, gebunden. Koehlers Verlagsgesellschaft Hamburg. 49,90 Euro

Perspektive. Licht, Farbe, Vordergrund, Hintergrund, Strukturen, Konturen und Verläufe – hier zeigt sich die besondere Kunst der Fotografen.

Fotos: Peter Haefcke (SW), Michael Pasdzior (Farbe)

Überblick. Dr. Ines Lasch beleuchtet für die Deutsche Seeschiffahrt die maritimen Neuerscheinungen auf dem Buchmarkt.



Kompendium zum Seehandelsrecht aktualisiert

••• Rolf Herbers Standardwerk von 1999 wurde für die 2. Auflage von 2016 gründlich überarbeitet. Die Neuauflage legt der systematischen Darstellung die umfassende Neuordnung des deutschen Seehandelsrechts durch die Reform von 2013 zugrunde. Zudem berücksichtigt das Werk weitere wichtige Gesetzesänderungen, etwa im Seearbeitsrecht, und ordnet Neuerungen in den Zusammenhang des internationalen Seerechts ein. Das Buch stellt das Seehandelsrecht und die Rechtsinstitute des privaten Seerechts sowie die wesentlichen Prinzipien des öffentlichen Seerechts, des Seeverfahrensrechts sowie des Seeprozessrechts systematisch dar. Die einzelnen Kapitel enthalten ausführliche Angaben zu weiterführendem Schrifttum zu Spezialfragen.

Rolf Herber. Seehandelsrecht. 2. überarbeitete Auflage, 2016. 512 Seiten, gebunden. De Gruyter Verlag. 119,95 Euro

Viel mehr als konventioneller Respekt

••• Deecke heuert 1960 mit 16 Jahren bei der DDG Hansa an. Hautnah an den Menschen, verleiht er den Hochs und Tiefs auf See männliche Attribute. Selbst aus feinen Kerlen werden nach monatelangen Entbehrungen in Extremsituationen wilde – die versenken aus Rache sogar den Puff von Chorranshar koppheister im Hafenbecken. Die Geschichte ist wahr, und der Käpt'n hat nix gesehen. Vom Glück, daheim erwartet zu werden.

Hagen Deecke. Als Nichtschwimmer auf den Weltmeeren. Meine Seemannsjahre. 288 Seiten, Taschenbuch. Mit s/w-Abbildungen. Hinstorff. 14,99 Euro



Kundiges Kurzporträt des Hamburger Hafens

••• Den drittgrößten Containerhafen Europas laufen jährlich über 13.000 Schiffe aus aller Welt an. Doch es war ein langer, bisweilen beschwerlicher Weg, bis Hamburgs Hafen zu solcher Größe gelangte. Der Wirtschaftsjournalist Olaf Preuß trägt kompaktes Wissen über den Hamburger Hafen in einem Buch zusammen – über die Geschichte und die Wandlung der technischen Anlagen und Arbeit, Kreuzfahrtterminals und die historische Speicherstadt.

Olaf Preuß, Hafen Hamburg, Geschichte - Zahlen - Menschen, Wissen im Norden, Wachholtz Verlag 2016, 96 Seiten, broschiert, 8,95 Euro



Der kultige Sonderling

••• Jacques Tati hat ihm in seinen Büchern ein Denkmal gesetzt und 1953 eine Hauptrolle im Film „Die Ferien des Monsieur Hulot“ verschafft. Hulot wandelt am Strand von Saint-Marc-sur-Mer wie aus der Zeit gefallen, kommt nur mit allerlei Blessuren ans Ziel. Ein kleiner Junge nimmt den merkwürdigen, Pfeife rauchenden Zeitungleser aufs Korn und zerrt nicht nur an dessen Nerven. Meisterhaft bebildert!

David Merveille nach Jacques Tati. Monsieur Hulot am Strand. 56 Seiten, gebunden. NordSüd Verlag. 16,99 Euro



11. – 14.8. ROSTOCK



Foto: Archiv Hanse Sail Rostock

Pflichttermin für Windjammer-Fans

••• „Abenteuer“ und „Mitmachen“ sind die Mottos der diesjährigen Hanse Sail vom 11. bis 14. August in Rostock. Mehr als 200 Traditionsschiffe aus aller Herren Länder vermitteln an vier Tagen ein einmaliges Abenteuer-Flair. Segler mit berühmten Namen, wie

die „Roald Amundsen“ oder die „Fridtjof Nansen“, laden zum Tagestörn ein. An Land kann man in Erlebniswelten eintauchen, wie in das „Leben in der Hansezeit“, in die große Kirmes oder in die vielfältigen Bühnenprogramme. Partnerland in diesem Jahr ist Polen,

wo in den letzten Jahrzehnten weltweit die meisten Windjammer, darunter viele heutige Stammgäste der Sail, neu gebaut wurden.

Publikumsmagnet.

Die eindrucksvollen Segelschiffe ziehen die Besucher in ihren Bann.

Hanse Sail 2016
www.hansesail.com

JULI 2016

12. – 15.07. NEW ORLEANS (USA)
LNG Fuel & LNG Fueled Tugs/Barges
www.informamaritimeevents.com
13./14.07. SINGAPUR
15th Ballast Water

Management Summit
www.wplgroup.com
14./15.07. BANGKOK (Thailand)
14th Asean Ports & Shipping
www.transportevents.com

15.07. SINGAPUR
Seatrade Maritime Awards
www.seatradeasiaawards.com
28. – 30.07. BERLIN (Deutschland)
Wind & Renewable Energy
windenergy.omicsgroup.com

AUGUST 2016

09.08. BREMEN (Deutschland)
Bremer Logistiktage
www.via-bremen.com
11. – 14.08. ROSTOCK (Deutschland)
Hanse Sail Rostock
www.hansesail.com

15. – 17.08. GLASGOW (Großbritannien)
Structural Reliability of Ships, Offshore and Subsea Structures
www.asranet.co.uk/Conferences
23. – 26.08. HAMBURG (Deutschland)
Annual Conference of the IAME International Association of

Maritime Economists
www.iame2016.org
29.08. – 01.09. STAVANGER (Norwegen)
ONS 2016 Offshore Northern Seas Norway
www.ons.no/2016/conference

SEPTEMBER 2016

05.09. HAMBURG (Deutschland)
Maritime Future Summit (SMM)
www.smm-hamburg.com
06. – 09.09. HAMBURG (Deutschland)
SMM 2016
www.smm-hamburg.com
06.09. HAMBURG (Deutschland)
Global Maritime Environmental Congress (SMM)
www.smm-hamburg.com/gmec
07.09. HAMBURG (Deutschland)
Intl. Conference on Maritime Security and Defence (SMM)
www.smm-hamburg.com
08.09. HAMBURG (Deutschland)
Digital Ship (SMM)
The Connectivity Industry Briefing & The Cyber Risk & Safety Forum
www.smm.thedigitalship.com

08.09. HAMBURG (Deutschland)
German P&I Summer Lounge
hanseatic-underwriters.com
08.09. HAMBURG (Deutschland)
Offshore Dialogue (SMM)
www.smm-hamburg.com
09.09. HAMBURG (Deutschland)
Maritime Career Market (SMM)
www.smm-hamburg.com
13.09. HALDENSLEBEN (Deutschland)
Hafenkonferenz 2016
hafenkonferenz2016.de
18. – 21.09. GENUA (Italien)
IUMI 2016
International Union of Marine Insurance
www.iumi2016.com
21./22.09. LONDON (Großbritannien)

9th Arctic Shipping Summit
www.wplgroup.com/aci/event
22.09. KIEL (Deutschland)
Nautisches Essen NV Kiel
www.nautischer-verein-kiel.de
22. – 25.09. KIEL (Deutschland)
35. Deutscher Seeschiffahrtstag
www.deutscher-seeschiffahrtstag-kiel.de
26./27.09. LONDON (Großbritannien)
Liquefaction of Bulk Cargoes Seminar
www.informamaritimeevents.com
27. – 30.09. HAMBURG (Deutschland)
WindEnergy Hamburg
www.windenergyhamburg.com
28./29.09. LONDON (Großbritannien)
Human Factors in Ship Design and Operations
www.rina.org.uk

IMPRESSUM

Deutsche Seeschiffahrt

Verlag

Verband Deutscher Reeder e.V.,
Burchardstraße 24, 20095 Hamburg
www.reederverband.de

Herausgeber

Dr. Dirk Max Johns,
johns@reederverband.de

Chefredakteur (V.i.S.d.P.)

Christof Schwaner,
Tel.: 040/350 97 238,
schwanner@reederverband.de

Redaktion VDR

Dr. Ines Lasch,
Tel.: 040/350 97 241,
lasch@reederverband.de

Redaktion

printprojekt
Peter Lindemann &
Hanns-Stefan Grosch GbR
grosch@print-projekt.de
Tel.: 040/432134-10
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Anzeigen

JDB Media GmbH
Janina Kummerfeldt
Tel.: 040/46 88 32-35,
kummerfeldt@jdb.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste 1/2016

Abonnements und Vertrieb

AZM Gehrke GmbH
Abonnementbetreuung
Doris Krüger, Feldstraße 23,
23858 Reinfeld
Tel.: 04533/20 77-12
Fax: 04533/20 77-21
E-Mail:
abo@deutsche-seeschiffahrt.de

Grafik und Lithografie

Lohrengel Mediendesign,
Schulterblatt 58, 20357 Hamburg

Titelbild

JTE/Andreas Vallbracht

Druck

Merkur Druck GmbH
Oststraße 49, 22844 Norderstedt

Abonnementpreis

36,00 EUR, für Schüler, Studenten und Senioren 21,00 EUR jährlich, inkl. 7% MwSt. und Zustellgebühr, Einzelheft 6,00 EUR inkl. 7% MwSt.

Das Abonnement gilt für mindestens ein Jahr und kann danach mit einer Frist von sechs Wochen zum Ende des Bezugszeitraumes gekündigt werden. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Filme, Fotos und Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen.

Namensbeiträge geben die Meinung des Verfassers wieder. Sie entsprechen nicht unbedingt der Auffassung der Redaktion.

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Druckauflage:
7.000 Exemplare



**Auflage IWW
geprüft
gedruckt auf
FSC-zertifiziertem
Papier**